الرحلات المكية

مايكل ن. بيرسون

الحج إلى مكة

الخبرة الهندية (1500 - 1800)

ترجمة: أ.د. محمد خليفة حسن



إشراف: أ.د. أبو بكر أحمد باقادر



دار كنوز المعرفة
جدة

الحج إلى مكة

الخبرة الهندية (1500 ـ 1800)

مايكل ن. بيرسون

الحج إلى مكة


الخبرة الهندية (1500 - 1800)

ترجمة

أ. د. محمد خليفة حسن

تقديم

أ. د. أبو بكر أحمد باقادر



مايكل ن. بيرسون

الحج إلى مكة

الخبـرة الهندية (1500 ـ 1800)

ترجمة

أ. د. محمد خليفة حسن

إشراف

أ. د. أبو بكر أحمد باقادر



دار كنوز المعرفة
جدة



رسم قديم جداً لقافلة متجهة إلى الحج

PILGRIMAGE TO MECCA

The Indian Experience, 1500 - 1800

by

MICHAEL N. PEARSON

First Published in English, 1996
First Published, Arabic Edition, November 2011

الطبعة الأولى: تشرين الثاني/ نوفمبر 2011
الغلاف: هوساك



دار كنوز المعرفة
جدة

هاتف: 6510421 ـ 6514222 ـ فاكس: 6516593
جدة ـ الشرفية ـ شارع الستين ـ عمارة أبا الخيل
E-mail: info@konoozb.co

محتويات الكتاب

إهـداء

إلى جيمس

وهو يبدأ حجّه

بسم الله الرحمن الرحيم

مقدمة الطبعة العربية

تقدم دراسة مايكل بيرسون: الحج إلى مكة: الخبرة لمقدمة (1500–1800) صورة عن الدراسات الغربية التي تناولت موضوع الحج عند المسلمين في ما يسمى بنهاية العصور الوسطى وبدايات العصر الحديث. ولقد عمل بيرسون جاهداً لتقديم مراجعة نقدية للإدبيات الغربية حول الموضوع، خاصة ما تعلق منها بمنطقة المحيط الهندي عموماً وتحديداً منطقة جنوب الهند. وكما أوضح بيرسون نجد أن هذه الكتابات التي دونها غير المسلمين في بداياتها مليئة بأفكار ومفاهيم مغلوطة، ربما بسبب توافر المعلومات والدراية المباشر،إضافة إلى أنها كانت تعبرٌ عن مواقف عدائية، متعصبة ضد الإسلام والمسلمين وتفوح بالعدائية المحاربة. كما هو الحال في سلوك البرتغاليين في القرن السادس عشر والسابع عشر بل حتى بداية القرن التاسع عشر من قتل وتنكيل بالحجاج في سعي محموم ربما للقضاء على الإسلام ومنع المسلمين من أداء مناسكهم. وقد يجد القارىء العربي والمسلم عموماً فيما يرد من اقتباسات ما يشعر بمدى التعصب والتعسف الذي كانت تمارسه القوى الغربية، وسوء تفسيراتها ومعاملتها للمؤمنين الذين سعوا لأداء نسكهم، لكن كما أوضح بيرسون نلحظ تطوراً بطيئاً وان كان لا يزال يحمل في طياته انتقادات واعتراضات ومقارنات غير مناسبة لما يقوم به المسلمين من مناسك وعبادات، مما يعني أن الحاجة ربما لا تزال ماسة أن يقوم مسلمون

بالكتابة عن هذا المنسك العظيم، لكن بطريقة العلوم الاجتماعية الحديثة حتى يقدموا صوراً أكثر واقعية وصدقية لهذا الاجتماع السنوي العظيم.

كذلك أشارت دراسة بيرسون وبشكل مفصّل إلى العلاقة بين الحج والتجارة والاقتصاد ودور ميناء جدة بل والحج من قلة وأثر ذلك في انتقال البضائع ولكن أيضا الأفكار والعادات الاستهلاكية بين شبه القارة الهندية والعالم العربي. ولعل التجارة البرية والبحرية التي تناولتها دراسات عديدة كانت تفتقر أولاً إلى معلومات صحيحة ودقيقة وإلى فهم وتفسير لا يشوه معاني علاقة الحج بوصفه رحلة روحية وثقافية مؤثرة في تربية وتنمية حياة الفرد المسلم الذي يجد أن تجربته الشخصية عن طريق الحج والحصول على لقب حاج قد وسعت من مداركه وأنها بذلك تجربة لا مثيل لها من أنواع الحج المختلفة التي قد نجدها في أديان أخرى.

وتبرز دارسة بيرسون قضايا الامن على مستويين المستوى المحلي وغياب جهاز أمن محلي صارم يكفل أمن وأمان الحجاج عندما يكونوا في الأراضي المقدسة، وتقدم لنا الدراسة تفاصيل عن تنظيم الدول الاسلامية آنذاك لأمن حجاجها وبالذات عندما يتعلق الأمر بحجاج الهند وخاصة عند قيام أعيانهم أو ملوكهم أو أسرهم الحاكمة للحج، لكن تفصل الدراسة فوق ذلك الأخطار الخارجية وبالذات ممارسات البرتغاليين وما سبّبوه من مآسي للحجاج، وتوضح الدراسة ان أسباب ذلك دينية تعصبية واقتصادية احتكارية.

كذلك توضح الدراسة محورية رمزية القيام بمناسك الحج ودورها في الاصلاح واستخدام رحلة الحج كفرصة للتعبئة السياسية وبالذات ضد القوى الاستعمارية التي كانت تجثم على صدر الشعوب المسلمة. واشارت الدراسة كيف أن ارسال الحكام لبعض خصومه لاداء فريضة الحج قد تعني ابعاده عن الحياة السياسية ، لكنها في الوقت نفسه قد تؤدي إلى زيادة تأثيره ونجاحه في الحياة السياسية ان عاد ظافراً وادى الحج.

استعانت الدراسة بأسئلة وأدوات العلوم الاجتماعية الحديثة لدراسة مرحلة تارخية مهمة، ورغم أنها اعتمدت بشكل أساسي على التقارير والكتابات الغربية التي تناولت موضوع الحج، لكنها أوضحت أولاً مدى الفضول والاهتمام العالمي الذي حظي به الحج وكيف ان استخدام العلوم الاجتماعية يسمح بمعالجة العديد من الاسئلة ذات العلاقة بمثل هذه الظاهرة الاجتماعية المهمة في حياة المسلمين.

نأمل أن تفتح هذه الدراسة ومثيلاتها آفاق جديدة لدى الباحثين العرب والمسلمين لتقدير هذا المنسك العظيم والسعي لتقديم تفسيرات وروى تمكن الأمة من مزيد الافادة من هذه المناسبة العظيمة.

المشرف على هذه السلسلة

أ.د. أبو بكر أحمد باقادر

جدة

تمهيد

لقد عملت على هذا الكتاب لمدة عشر سنوات. وخلال هذا الوقت تلقّيت نصائح ومساعدات عامة من مجموعة من الأصدقاء والزملاء. فقد ساعدني تيم كوتس في جامعة منيسوتا بالبيبلوجرافيا. وكان تشارلز بوكسر، كالعادة كريماً بالنصيحة والمساعدة. وساعدني مارتن براخ ماكسيڤتس بالمصادر والترجمات، وكان الأب چون كوريا ـ أفونسو دائماً كريماً معي في بومباي، كما كان كذلك أيضاً صديق الأب تيوتونيو دي سوزا وذلك خلال زيارات عدة إلى جاوة. وأنا مدين جداً إلى بروفسور أ. چان قيصر من جامعة عليكره الإسلامية، فقد أشرف على ترجمة أهم نصّ فارسي لموضوعي وفترتي التيَ أدرسها، وهو نص «أنيس الحجاج» وأخشى أن يكون قد قضى كثيراً من وقته الثمين في هذه المهمة. فأنا ممتنّ جداً له.

لقد تم البحث بهذا المشروع في عدد من المكتبات والأرشيفات، وأتذكر بكل الامتنان المساعدة التي قدمها لي فريق مكتبة كلية الدراسات الشرقية والأفريقية، جامعة لندن، ومكتبة مكتب الهند وأختها الكبرى المكتبة البريطانية، والشكر لتشارلز بورجس في مركز إكسافيير للبحث التاريخي في جاوة، وإلى ب. ب شيرودكار، مدير الأرشيفات التاريخية في جاوة ومكتبة جيمس فورد بل، ومكتبة آمس في جامعة منيسوتا، والمكتبة العامة في نيويورك وفريق العمل

الذي ساعدني في جامعتي الأم مكتبة جامعة ساوث ويلز، وأشكر على وجه الخصوص من جامعة منيسوتا المديرين، القديم والجديد، لمكتبة بل، وهما: جاك باركر وكارول أورنس، وأشكر دون جونسون من مكتبة آمس، وجيم تراس رئيس قسم التاريخ الذي جعل إقامتي ممكنة في مينابوليس عام 1989.

وقد تم إختيار أجزاء متعددة من هذا الكتاب خلال السنوات القليلة الأخيرة، وذلك في عدة مؤتمرات والحلقات العلمية، فشكراً لكل هؤلاء الذين قدموا تعليقات مفيدة، ويجب أن أعترف بنشر مبكر لأجزاء من هذا الكتاب في الأماكن التالية: أنديكا (معهد هيراس، عدد اليوبيل الماسي) المجلد 13 عام 1986، ص143 ـ 158، ومجلة الجمعية الشرقية الاسترالية، العدد 17 ـ 10، عام 1986 ـ 1987، الصفحات 164 ـ 179، وأنديكا العدد 26 عام 1989، الصفحات 103 ـ 118، دراسات في التاريخ البحري، ك. س. ماثيو بوندشري 1990 الصفحات 112 ـ 126.

وأشير بكل امتنان إلى المساعدة المادية التي قدمت لهذا المشروع على مدى سنوات من جامعة ساوث ويلز، من اللجنة الخاصة للمنح البحثية لكلية الآداب والعلوم الاجتماعية، ومنحة أخيرة في الوقت المناسب من مدرسة بحوث التاريخ، وصندوق النشر.

وأخيراً الشكر كل الشكر إلى دني وجيمس لحبهما ودعمهما.

م.ن. بيرسون

دولانز باي ـ نوفمبر 1994

الفصل الأول

المقدمـة



هيكل الكعبة وهياكل أخرى. يعود هذا الرسم للقرن التاسع عشر

الفصل الأول

المقدمة

التأريخ

الحج رحلة إلى مكان مقدّس كعمل ديني ملتزم، وأعظم هذه الرحلات الحج إلى مكة، وهو أحد أهم فروض الإسلام، ولذلك فهو عبادة مركزية بالنسبة للمسلمين. وعلى مدى ثلاثة عشر قرناً من الزمان كان الحج إلى مكة حدثاً رئيسياً في تاريخ العالم، يجسد في دلالاته أهمية بالنسبة للمسلم المؤمن. وحتى يومنا هذا يعدّ الحج إلى مكة أكبر تجمع للبشر على أساس منتظم في أي مكان في العالم. ويقدم هذا الكتاب تحليلاً للحج في الهند الموغولية Mughal وحتى مكة في التاريخ الحديث المبكر. ونفحص في سلسلة من الفصول المتّصلة واحداً بعد الآخر المعاني المختلفة والمتعددة للحج، ونبحث بالتفصيل في مركزيته. وننظر في الدوافع والتجربة الفعلية لهؤلاء الذين تحمّلوا عبء هذه الرحلة، ونعطي اهتماماً دقيقاً بأبعاده السياسية والاقتصادية. وكما سنرى في الفصل الأخير، لا يوجد حادث آخر مشابه له نفس الخصائص الدقيقة التي للحج.

وهناك مجال ثانٍ تظهر فيه الأهمية الخاصة للحج من الهند إلى مكة. فقد شهدت السنوات القريبة اهتماماً سريع الانتشار بتاريخ المحيط الهندي. فقد تم

تكريس معظم الدراسات على الناحية التجارية. وعادة ما يشار إلى العلاقات الاقتصادية على أنها أنتجت صلات مهمة عبر المنطقة البحرية الواسعة بواسطة علماء سعوا إلى تقديم المحيط الهندي كمقولة Category وكمنطقة تمثل خصائصها وحدة معينة مترابطة ومتناسقة. وقد أهملت حركة التجارة المرتبطة بالركاب المسافرين، كما حدث مثلاً في كتاب «المحيط الهندي» الذي حرّره ساتش شندرا Satish Chandra وكذلك في دراستين حديثتين لشودوري[1] K.N.Chaudhuri. وقد مثلت مقالة كينيث ماكفرسون Kenneth Mc Pherson استثناءً حيث قدم دراسة مفيدة عن كل الركاب المسافرين قبل القرن التاسع عشر، على الرغم من أنه لم يتحدث كثيراً عن الحج[2]. والذي تم نسيانه هو أن الحجاج المسافرين عبر البحر الأحمر هم المثال الوحيد الذي نملكه عن طريق سفر منتظم في الفترة السابقة على العصر الحديث. وأن هذا الطريق أدى إلى خلق علاقات دينية، واجتماعية، وثقافية في كل عالم المحيط الهندي. والحقيقة أن الرحلة من لشبونة إلى غوا Goa والعودة على الناقلة البرتغالية Garreira رحلة طويلة ومنتظمة، ولكن الغرض منها كان مختلفاً. فمعظم المسافرين لم يكن دافعهم دينياً، وكما سنرى في الفصل الثاني كانت أعدادهم على السفن البرتغالية الضخمة قليلة.

وهكذا فإن الحج موضوع حيوي للدراسة فيما يختص بتاريخ المحيط الهندي، أو تاريخ العالم الإسلامي.

(1) Satish Chandra, ed., The Indian Ocean: Explorations in History, Commerce and Politics, New Delhi, 1987; K.N. Chaudhuri, ?Trade and Civilization in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750, Cambridge, 1985; K.N. Chaudhuri, Asia before Europe: Economy and Civilisation of the Indian Ocean from the Rise of Islam to 1750, Cambridge, 1990. For a recent excellent discussion see S. Arasaratnam, «Recent Trends in the Historiography. of the Indian Ocean, 1500 to 1800», Journal of World History, 1, 2, Fall 1990, pp. 225 - 48.

(2) Kenneth McPherson, «Maritime Passenger Traffic in the Indian Ocean Region before the Nineteenth Century», The Great Circle, X, 1, April 1988, pp. 49 - 61, and more recently some passages in his The Indian Ocean: A History of the People and the Sea, Delhi, 1993.

إن مصادر دراسة الحج من الهند المغولية ليست كاملة، وهي مبعثرة، وموجودة في عدد مختلف من اللغات، كما ستوضح مناقشتنا التالية. وكما هو الحال مع معظم موضوعات هذه الفترة، نحن مضطرون إلى التقدم في دراسة هذا الموضوع من خلال الاستدلال والتلميح والإشارات التفسيرية. وفي بعض الأحيان سنضطر إلى استخدام مصادر كاملة من فترات متأخرة مع توخي الحذر الشديد. وهناك أيضاً مشكلة عدم القدرة ـ لكوني غير مسلم ـ على القيام ببحوث على الموقع، لأن مكة مغلقة على الجميع فيما عدا المسلمين. ويبدو أن هذا كان هو الوضع منذ بداية التأريخ الإسلامي[1]. وعلى الرغم من ندرة وصعوبة المصادر فلا شكّ حول صحة وأهمية الموضوع. إنه في غاية الأهمية بالنسبة للهنود المسلمين والذين يمثلون نسبة 15% من السكان[*]. كما أنه مهم جداً بالنسبة للنشاط الفعّال في المحيط الهندي، وهو من المركزية بمكان على المستوى الاقتصادي، والسياسي ـ الديني بحيث لا يمكن إهماله. ولا نملك إلا القليل الذي يمكن قوله عن التقوى والتدين، بل وطمع، الآلاف الصامتين الذين قاموا بالحج من الهند المغولية في الفترة السابقة على العصر الحديث، وذلك لأن المصادر التي نملكها هي عبارة عن تقارير للنخبة في الغالب. وعلى الرغم من ذلك فإن أي تقرير مهما كان غير مترابط ومحدود، كالذي نقدمه هنا، فهو جدير بالاهتمام لأن هذه الظاهرة المهمّة تستحق الدراسة لذاتها بسبب مركزيتها على مستوى الإنجاز، أو حتى على مستوى الطموح.

وحتى عند هذه المرحلة من الدراسة، فإن الدوافع التي سنكتب عنها

(1) On this last point Rooke in 1782 agreed: Henry Rooke, Yavels to the Coast ofArabia Felix and from thence by the Red - Sea and Egypt to Europe, London, 1783, p. 58. Hamidullah claims the prohibition dates only from Ottoman times, but this has been contradicted authoritatively by Peters. See Les Pelerinages: Egypte Ancienne; Israel; Islam; Perse; Inde; Tibet; Indonesie; Madagascar; Chine; Japon (Sources Orientales, III), Paris, 1960, p. 106, and F.E. Peters, Jerusalem and Mecca: The Typology of the Holy city in the Near East, New York, 1986, pp. 55, 70.

(*) ربما كانت هذه النسبة مجرد تخمين من المؤلف (المترجم)

تلميحاً خلال العمل تحتاج إلى تعليق. وقد حدّد روف W.R.Roff دافعين اجتماعيين عظيمين في سياق جنوب ـ جنوب شرق آسيوي: «هذان (الدافعان) هما الحج كطقس مؤلم من أجل تعويض أو تطهير، أو محاولة تجنّب سوء حظ شخصي، حقيقياً كان أو مخشياً من وقوعه»[1]. ولم تسمح لنا المصادر الحديثة عن الهند لكي نكون محدّدين وواضحين، ولكن لا شك في وجود هذين الأمرين بالنسبة للحج في عصرنا أيضاً. ومع ذلك فنحن بديهياً نعتبر الحج حدثاً دينياً يقوم به الإنسان لأسباب دينية.

ويمكن تبرير الدراسة الحالية من خلال أسس عدة. ففي الدراسات الخاصة بالعالم الإسلامي عامة مثل الدراسة الحديثة لإيرا لابيدوس [2] نجد أن الحج واضح، أو بارز، من خلال غيابه. وقد احتوى المجلد الأول من دراسات الحج Hajj studies الذي ظهر عام 1978 على مقالات مهمة، وكلها حديثة وموجهة داخل إطار العلوم الاجتماعية. وكان القصد منها أن تصبح جزءاً من سلسلة متواصلة. ولكن حسب معلوماتي وبطريقة دالة، لم تظهر مجلدات أخرى[3]. وقد كتب روف Roff [4] نادباً الاهتمام بالحج، وأهميته في جنوب وجنوب شرقي آسيا قائلاً: «لا زلنا ننتظر دراسة سليمة عن الحج في الإسلام...»[5]. وفي عرضين نقديين لكتابين عن المحيط الهندي علق جون ريتشاردز John Richards التعليق نفسه حيث كتب يقول: «إن القوة الهائلة للحج الإسلامي في كل عام إلى المدينتين المقدستين في الحجاز تكوّن جزءاً

(1) William R. Roff, «The Meccan Pilgrimage: Its Meaning for Southeast Asian Islam», in R. Israeli and A.H. Johns, eds., Islam in Asia, vol. II, Southeast and East Asia, Boulder, 1984, pp. 239 - 40.

(2) Ira M. Lapidus, A History of Islamic Societies, Cambridge, 1988.

(3) Haj Studies, ed. Ziauddin Sardar and M.A. Zaki Badawi, London, 1978

(4) William R. Roff, «Meccan Pilgrimage», p. 238. Unfortunately, Professor Roff tells me that he does not intend to proceed with his studies of the hajj from southeast Asia.

(5) Ashin Das Gupta, «Introduction II: The Story», in Ashin Das Gupta and M.N. Pearson, eds., India and the Indian Ocean, 1500 - 1800, Calcutta, 1987, p. 27.

محورياً في نظام المحيط الهندي، وتتطلب معالجة مستقلة. وللأسف فالقليل جداً قد تم في هذا المجال بحيث أصبح من الصعب التعرّف على عالم واحد في هذا المجال الدراسي...»[1] وقد تطوعت شخصياً للقيام بهذه المهمة آملاً على الأقل، في أن دراستي ستثير الإنتباه إلى مجال جديد نسبياً في البحث العلمي.

وعندي أمل في أن هذا الكتاب سيمثّل إسهاماً لدراسة العالم الإسلامي بواسطة إفرنجي متعاطف.

إن عدد السكان المسلمين في العالم اليوم يزيد على بليون نسمة. ومن بين هؤلاء، يعيش ثلاثمائة مليون في دول الباكستان وبنجلاديش والهند، وهم يزيدون على عدد سكان بلد مسلم واحد مثل إندونيسيا، بل ويزيدون كثيراً على سكان العالم العربي. وقد ذكّرنا جابوريو Gaboruieau وزملاؤه المساهمون معه أن الإسلام في جنوبي آسيا مجال بحثي مهم، ومهمل [2]. ويجب أن نؤكد على أن الإسلام في جنوبي آسيا يختلف عن الهندوسية، في أن له بعداً دولياً مهماً، وأن المجتمع الإسلامي لا يمكن أن يدرس بمعزل عن صلاته بالأقاليم الإسلامية الأخرى، وبخاصة صلاته بالمدينتين المقدستين (مكة المكرمة والمدينة المنورة).

والتبرير الأخير لهذه الدراسة هو تبرير نظري، وسيرد بشكل ضمني في الكتاب. فالدراسات المقارنة الحديثة، وكذلك الدراسات العالمية للفترة المبكرة من التاريخ الحديث.. كلّها قُصد منها تفسير ظهور الغرب أو تكوين العالم الثالث، ولذلك كان العامل الاقتصادي محدِّداً قاطعاً وحاسماً في اتجاهات هذه الدراسات[3]. وعلى العكس من هذا، فإن تحليلي في هذا الدراسة يقصد إلى

(1) J.F. Richards, review of India and the Indian Ocean, 1500 - 1800, and The Indian Ocean in Journal of Asian Studies, XLVIII, 3, Aug. 1989, pp. 651 - 3.

(2) Marc Gaborieau, ed., Islam et societe en asie du sud, Paris, 1986.

(3) Immanuel Wallerstein, The Modern World - System, 3 vols, New York, 1974 - 89; Eric R. Wolf, Europe and the People without History, Berkeley, 1982, and for a general discussion of these theories as applied to Asia, M.N. Pearson, Before Colonialism: Theories on Asian - European Relations 1500 - 1750, Delhi, 1988.

توضيح أن الناس يقومون بأفعالهم لأغراض متعددة، وأن هذه الأغراض ليست جميعها اقتصادية. وتعتبر الفصول السادس، والسابع، والثامن من هذا الكتاب محاولة لتعديل الاتجاه المؤسف في معظم التأريخ الحديث الذي يربط السببية بالمال (بالشيطان) Mammon، ويهمل الله، وهذا الكتاب يتحدى فكرة سُوق الحج.

ومن المدهش أنه يوجد في الهند أدبيات ثانوية قليلة جداً عن الحج في الفترة الحديثة المبكرة. والدراسة الحديثة الوحيدة التي أعرفها هي الكتاب الحديث عن العلاقات المغولية ـ العثمانية، ومؤلفه تيمور رحمن فاروقي والذي يغطي ردود الفعل السياسية المغولية العثمانية تجاه التهديدات الأوروبية للحج[1].

وكتابه مفيد بشكل خاص لأنه عاد إلى الأرشيفات العثمانية الصعبة وإلى المصادر المغولية المعروفة. ومع ذلك فقد جاءت هذه الدراسة محدودة بسبب النقص في العودة إلى مصادر التوثيق البرتغالي. فهناك إشارات محدودة وعرضية عن الحج في التقارير الرسمية للهند المغولية، وكذلك عن الإسلام في الهند في العصر الحديث المبكر. وتعتبر مجلدات س أ.أ. رضوي S.A.A Rizvi عن الإسلام في الهند ما بين القرن السادس عشر إلى القرن التاسع عشر دراسة ثقافية وأدبية. وعلى الرغم من أن عدداً من موضوعاته، ومن بينها أن شاه عبد العزيز وشاه ولي الله قاما بأداء الحج، فإن رضوي لا يذكر إلا القليل عن هذا الجزء من مهام الشاهين[2]. أما كتاب محمد مجيب المفصل «المسلمون الهنود»، وكتاب

(1) Naimur Rahman Farooqi, Mughal - Ottoman Relations (A Study of Political and Diplomatic Relations between Mughal India and the Ottoman Empire, 1556 - 1748), Delhi, 1989. Chapter 4, «The Problem of the Hajj Traffic: Mughal Response and Ottoman Reaction», pp. 144 - 72, is virtually identical to his article «Moguls, Ottomans, and Pilgrims: Protecting the Routes to Mecca in the Sixteenth and Seventeenth Centuries», The International History Review, X, 2, May 1988, pp. 198 - 220.

(2) S.A.A. Rizvi, A History of Sufism in India, New Delhi, 1978 - 83,2 vols; Muslim Revivalist Movements in Northern India in the Sixteenth and Seventeenth Centuries, Agra, 1965; Religious and Intellectual History of the Muslims in Akbar's Reign, New Delhi, 1975; Shah Abd al - 'Aziz: Puritanism, Sectarianism, Polemics and Jihad, Canberra, 1982; Shah WaliAllah and his Times: a Study of Eighteenth - Century Islam, Canberra, 1980.

عزيز أحمد «الثقافة الإسلامية في البيئة الهندية» فإنهما لا يعطيان إلا إشارات سريعة عن الحج[1]. أما عرض بيتر هاردي Peter Hardy عن الإسلام في الهند منذ القرن السادس عشر فلم يرد به إلا القليل عن الدور الاجتماعي للحج، أو الذهاب إلى مكة[2]. أما وصف شيمل عن الإسلام في الهند فهو عمل أدبي وديني ممتاز، ولكن بدون تركيز على أي أبعاد خارجية عن موضوعها[3] وكذلك لا يوجد في عمل جابوريو سوى إشارتين عابرتين عن الحج. وهذا يكشف عن محور الدراسة العلمية في الوقت الحالي، وذلك لأن كتابه يعكس حالة البحث العلمي اليوم في مجال الإسلام في جنوبي آسيا[4].

والشيء نفسه يقال عن عرض جمعي غير متوازن عن الإسلام في آسيا توجد به إشارات مبعثرة وعابرة عن الحج[5] وهناك كتابان آخران كان الإنسان يتوقّع أن يجد فيهما تغطية عريضة للحج، ولكنهما في الحقيقية صمتا عن الكلام. وكذلك لا يوجد شيء في الكتاب المفيد «الإسلام والتجارة في آسيا» تحرير د. س. ريتشاردز D.S Richards ومع ذلك فإن دور «سوق الحج»، أو لنقل الرابطة بين التجارة والدين، قد نوقش كثيراً في الوقت الحالي.

وإذا أخذنا في الاعتبار تعليقنا السابق على دور الحج في خلق حركة السفر الوحيدة في المحيط الهندي في العصر الحديث المبكر، فإنه من المدهش حقاً أن عملاً مؤلفاً بعنوان «حركة السكان في المحيط الهندي» لا يوجد به شيء عن حركة الحجاج[6].

(1) Muhammad Mujeeb, The Indian Muslims, London, 1967; Aziz Ahmad, Studies in Islamic Culture in the Indian Environment, Oxford, 1964.

(2) Peter Hardy, The Muslims of British India, Cambridge, 1972.

(3) Annemarie Schimmel, Islam in the Indian Subcontinent, Leiden, 1980. See P - 119 for a short discussion of the role of the hajj and Mecca.

(4) Marc Gaborieau, op. cit.

(5) See R. Israeli and A.H. Johns, eds. Islam in Asia, 2 vols., Boulder, 1984.

(6) D.S. Richards, ed., Islam and the trade of Asia, Oxford, 1970. Mouvements de populations dans l'ocean Indien, Paris, 1979.

إن الكتاب الحالي يحاول أن يسدّ هذه الفجوة بشكل افتراضي بتقديمه تاريخ الحج المجهول. وعلى حسب معرفتي، قليل جداً من طلاب التاريخ الهندي في أي زمن، يقومون بدراسات شبيهة أو موازية. وقد قام روف W.R.Roff بعمل مهم عن الحج من جنوب شرق آسيا يلقي الضوء على هذه الظاهرة في الهند في القرن التاسع عشر الميلادي، وكذلك في مقالته المنشورة بمجموعة ديتمان روثمنود Dietman Rothermud، وأيضاً في مقالاته الأخيرة[1]. وكما وضحت مقالات روف، وكما ستوضح أي دراسة سريعة عن البيبليوجرافيات الرسمية المعتمدة، يوجد توثيق عظيم متوفر عن الفترة الاستعمارية. وعلى سبيل المثال، فقد أصدرت الحكومة البريطانية في الهند تقريرين رسميين مفيدين عن الحج[2]. وتركز باربرا متكالف Barbara Mitcalf بشكل مباشر على الحج في القرن التاسع عشر في الهند في الفترة الاستعمارية، ومع ذلك فعملها غير منشور بشكل كامل[3]. وهي مهتمة أساساً بمعنى الحج بالنسبة للمشاركين فيه، وكيف غيَّرهم الحج. وبمعنى آخر، إن اهتمامها الرئيسي يدور حول عقلية الحاج، ويقوم عملها على كمية هائلة من التقارير الفعلية لأناس أدّوا فريضة الحج وشعروا، سواءً لأسباب مرتبطة بالعبادة أو بتحقيق مجدٍ شخصي، بضرورة كتابة تجاربهم ونشرها.

---

(1) William R. Roff, «Islamic Institutions in Muslim Southeast Asia and cognate phenomena in the Indian sub - continent», in D. Rothermund, ed., Islam in Southern Asia; a Survey of Current Research, Wiesbaden, 1975, pp. 10 - 12. See also William R. Roff, «Sanitation and Security: The Imperial Powers and the Nineteenth Century Hajj»,Arabian Studies, VI, 1982, pp. 14360; Roff, ed., Islam and the Political Economy of Meaning: Comparative Studies of Muslim, Discourse, Berkeley, 1987; Roff, «Pilgrimage and the History of Religions: Theoretical Approaches to the Hajj», in Richard C. Martin, ed., Approaches to Islam in Religious Studies, Tucson, 1985, pp. 78 - 86 and William R. Roff, «The Meccan Pilgrimage», op. cit.

(2) Report of the Hajj Inquiry Committee, Calcutta, 1930. J.A. Rahim, Report of the Special Hajj Inquiry, c. 1940. More recently, the Pakistan Central Hajj Organization published a useful set of statistics for 1974: Hajj Statistics, December 1974, Islamabad, 1975.

(3) The only publication by Metcalf that I have seen is «The pilgrimage remembered: South Asian accounts of the hajj», in Dale F. Eickelman and James Piscatori, eds., Muslim Travellers: Pilgrimage, Migration and the Religious Imagination, London, 1990, pp. 85 - 107.

وبالنسبة لأوائل العصر الحديث، لدينا تقارير قليلة نسبياً بواسطة المشاركين في الحج. ومع ذلك فهناك مشكلة محتملة مع هذه المصادر. فكما هو معروف، الحجاج في مكة ينهمكون في مجموعة من الطقوس والشعائر وصفها بشكل أساسي النبي ﷺ نفسه في حجة الوداع في عام 632م[1]. وعبر القرون الثلاثة عشر المتتالية توضح أوصاف الحج تشابهاً شديداً. وأثناء أيام الحج الأساسية يتم تعريف الحجاج بما يفعلون في الحج. وحقاً، إن الأدلة التي وضعت من أجل الحج والحجاج والكتيبات التي تستخدمها بعض الجماعات.. قصد منها تحقيق وحدة في السلوك في الحج. فكل مجموعة حجاج مرتبطة ببلد أصلي تأتي ولها دليل رسمي، أو شبه رسمي، يُعرف بالمُطَوِّف، الذي يقود الزوّار، وينصحهم خلال وجودهم في مكة[2]. وحتى اليوم في مكة، يجتمع الحجاج من بلاد مختلفة مع بعضهم البعض في أماكن خاصة يتحدثون فيها بلغاتهم، ويأكلون طعام بلدانهم[3].

ومن المهم الإشارة إلى مخطوطة مصوّرة من القرن السابع عشر يظهر فيها المُطَوِّف في كل رسم لقافلة حج في مكة[4].

وتظهر المشكلة عندما نأخذ في الاعتبار طبيعة تقارير الحجاج العائدين. ومعرفتي الشخصية ببعضهم تقودني إلى الشك في أن الحجاج مبرمجون في ما يتعلق بمشاعرهم. فهم يشعرون بالرهبة والخوف في مكة، والحب في المدينة

---

(1) It would obviously be more appropriate to use Muslim era dates for this study, but for the convenience of my non - Muslim readers I have chosen to use the more familiar Christian or Common Era system.

(2) G.E. von Grunebaum, Muhammadan Festivals, London, 1976, pp. 3940.

(3) See an account of the hajj for 1991 in The Independent, [London], reprinted in the Sydney Morning Herald, June 20, 1991.

(4) See Sadashiv Gorakshkar, «Anis al - Haj», in Karl Khandalavala, ed., An Age of Splendour: Islamic Art in India, Bombay, 1983, pp 132 - 5, and for the mutawwif generally see Gwyn Rowley and Soleiman A. El - Hamdan, «Once a Year in Mecca», Geographical Magazine, vol. 49, 1977, p. 753.

وهكذا، وذلك ببساطة لأن هذا ما هو متوقّع منهم كما يعلمون. وفي أوائل العصر الحديث علّق البعض على كثرة الذباب والمرض المعدي في مكة، أو على الطريقة التي يسلب بها المكيون الحجاج، ومثل هذه المضايقات الدنيوية تم بسبب طغيان التجربة (الخبرة) الدينية. باختصار، فإن هذه التقارير الشخصية يمكن اعتبارها عادية مثلها مثل تقارير أدلاء الحجاج الرسمية وشبه الرسمية، والتي استخدمت على مدى قرون.

وقد ظهرت دراسات عدة مثمرة عن الحج من جنوب شرق آسيا. فلدي أ. هـ. جونز A.H.Jones بعض الأمور الموحية عن دور قلب الإسلام ـ (الحجاز) في دراساته عن الاسلام. وبخاصة عن المتصوفة في إندونيسيا[1]. وقد نُشر وعلّق كلّ من ماتيسون Matheson وملنر Milner تقارير عدة عن حجاج الملايو من القرن التاسع عشر[2]. وهناك دراسة حديثة مفصلة عن الحج من ماليزيا من عام 1860 إلى عام 1981، نشر جزء منها فقط حتى الآن[3]. وقد ركز الجزء الأول من كتاب هاري بندا Harry Benda على دور الإسلام والعالم الإسلامي الواسع في إندونيسيا في القرن التاسع عشر[4]. وقدم كل من فريدنبرجت Vredenbregt ومولن Meulen[5] تقارير جيدة عن الحج من

(1) For example, A.H. Johns, «Sufism as a Category in Indonesian Literature and History», Journal of Southeast Asian History, II, 1961, pp. 10 - 23.

(2) Virginia Matheson and A.C. Milner, Perceptions of the Five Malay Texts, Singapore, 1984.

(3) Mary Byrne McDonnell, «The Conduct of the Hajj from Malaysia and its Socio - Economic Impact on Malay Society: A Descriptive and Analytical Study, 1860 - 1981». Columbia University unpublished Ph.D. dissertation, 1986. (DAI XLVII, no. 7, Jan. 1987, p. 2701 A]; McDonnell, «Patterns of Muslim pilgrimage from Malaysia, 1885 - 1985», in Eickelman and Piscatori, eds., Muslim Travellers, pp. 111 - 130.

(4) Harry J. Benda, The Crescent and the Rising Sun: Indonesian Islam under the Japanese Occupation, 1942 - 5, The Hague, 1958.

(5) Jacob Vredenbregt, «The Haddj, some of its Features and Functions in Indonesia», Bijdragen tot de Thal - Land - en Volkenkunde, vol. 118, 1962, pp. 91 - 154; D. van der Meulen, «The Mecca Pilgrimage and its importance to the Netherlands East Indies», Muslim World, XM, 1941, pp. 48 - 60.

إندونيسيا معتمدين على مصادر هولندية، بينما كان روف Roff، حتى وقت قريب، يعمل على الحج من عالم الملايو. ومنذ سنوات عدة اقترح روف سلسلة من الأفكار العامة المفيدة للبحث. ومن بين موضوعات عدة، لاحظ روف أهمية الاختلافات الإقليمية في العالم الإسلامي. واقترح أنه بينما الحج مهم كوسيلة للتعريف بالهوية في جنوب شرقي آسيا فإن أشياء أخرى مثل الصوم تكاد تكون أكثر أهمية في بلاد إسلامية أخرى. كما علق روف بأن الطريقة التي يمكن رؤية الحج من خلالها في عالم الملايو قريبة من عادة الغرب قبل الإسلام (كما هو الحال في مكة نفسها، لأن هذه المدينة كانت بالطبع مركزاً للحج قبل الإسلام)[1]. فهو قد لاحظ عادة الملايو المعروفة بـ ميراناتو Meranatu «الذهاب بعيداً»، واقترح أن الحج هو إعادة تقديم إسلامي لممارسات سابقة على الإسلام[2].

وقد قيّم بعض المتخصّصين في جنوب شرقي آسيا الحج على أنه نوع من السياحة[3]. والحقيقة أن الحج يمكن أن يكون عدة أشياء مختلفة[4]، فقد كان سبباً للعدوى المرضية، وفي إيران اليوم للحج مضامين سياسية أساسية، وقد قيل لنا إن عدد الحجاج من نيجيريا ارتفع في الفترة الأخيرة ولكن لغايات وصفقات تبادل العملات[5]. وقد تم إخضاع الحج لنموذج أو مثال الانحسار المضاعف من أجل التنبؤ بالأعداد المستقبلية للحجاج، واهتمت دراسة متأمّلة بمستقبل الحج، وبأن روحانية

(1) Patricia Crone, Meccan Rade and the Rise of Islam, Princeton, 1986, casts doubt on Mecca's importance as either a pilgrimage or trade center before the rise of Islam.

(2) See W.R. Roff in Rothermund, ed.

(3) See Abdul Kadir Haji Din, «Economic Implications of Moslem Pilgrimage from Malaysia», Contemporary Southeast Asia, IV, 1, 1982, pp. 5875, and references there cited.

(4) As two recent fine articles renfind us. See Barbara Metcalf, and Mary McDonnell chapters in Eickelman and Piscatori, eds., Muslim Ravellers.

(5) See S.A. Arjomand, and P.M. Lubeck, in William R. Roff, ed., Islam and the Political Economy of Meaning: Comparative Studies of Muslim Discourse, Berkeley, 1987, pp. 125,100.

الحج بدأت تفقد مكانتها، أو بأن التكنولوجيا الحديثة جعلت الحج سهلاً ميسوراً[1].

هناك مادة ضخمة من الأدبيات الخاصة بالحج من الشرق الأوسط والمغرب. والأولوية تعطى لدراسة حديثة ومتميزة ومنشورة في ألمانيا لثريا فاروقي بعنوان «حاكم على مكة: تاريخ الحج»[2]. ويعتمد هذا العمل المهم على الأرشيف العثماني، وهو علامة على الطريق إلى الدراسات الأكاديمية عن الحج، وتركز المؤلفة على الفترة العثمانية مع وجود تغطيات سريعة لعصور أحدث. ومع ذلك فاهتماماتها مختلفة بعض الشيء عن اهتماماتي. فهي تركز على الأبعاد السياسية والتنظيمية للحج أكثر من التركيز على دوره الديني، ولا شيء يذكر عن الهند. وتركز مجموعتان حديثتان على الرحلات الإسلامية بما في ذلك رحلات الحج، وكلتاهما تحتويان بعض المقالات ذات الاهتمام المقارن[3]. وهناك عمل آخر مختلف، وهي سلسلة الإصدارات الواسعة التي قام بها كامير Kammerer والتي كرّسها للبحر الأحمر عموماً. فقد قدم في خمسة مجلدات، تحتوي على سبعة كتب، كمّاً عظيماً من المادة عن البحر الأحمر والمناطق المحيطة حتى القرن السابع عشر. وقد زيّنت عمله العظيم العديد من الصور الملونة[4].

(1) G. Rowley, and S.A.S. El - Hamdan, «The Pilgrimage to Mecca: an exploratory and predictive model», Environment and Planning A, 1978,X ,pp. 1053 - 71; Ziauddin Sardar, «The Future of Hajj: Some Basic Considerations», Islamic Culture, vol. LVIII, no. 4, Oct. 1984, pp. 30726.

(2) Suraiya Faroqhi, Herrscher iiber Mekka: Die Geschichte der Pilgerfahrt, Munich, 1990.
ولقد ترجم هذا الكتاب بعنوان حجاج وسلاطين إلى العربية ـ منشورات الجمل/ 2010.

(3) See Dale F. Eickelman and James Piscatori, eds., Muslim travellers: Pilgrimage, Migration and the Religious Imagination, London, 1990; Ian Richard Netton, ed., Golden Roads: Migration, Pilgrimage and travel in Medieval and Modem Islam, London, 1993.

(4) Albert Kammerer, La Mer Rouge, l'Abyssinie et l'Arabie aux XVIe et XVIIe Siecles et La Cartographie des Portulans du Monde oriental (memoires de la Societe Royale de Geographie d'Egypte, tome XVII), 3 vols, Cairo, 1947 - 52. [First part: Abyssins et Portugais devant Islam; Second part: Les Jesuites Portugais et l'ephemere triomphe du Catholicisme en Abyssinie (1603 - 32); Third part: La Cartographie du Monde Oriental, Mer Rouge, Ocean Indien et Extreme - Orient jusqu'au XVIII siecle. Cartographes Portugais et Franeaisj Kammerer, La Mer Rouge, L'Abyssinie et L'Arabie depuis L'Antiquitie. Essai d'historique (Memoires de la Societe Royale de Geographie d'Egypte, tomes XV - XVI), 2 vols in 5 parts, =

ويمكن أن نلاحظ بعد ذلك ثلاثة تقارير مفيدة في دوائر المعارف. والمكان الأول الواضح للنظر هو دائرة المعارف الإسلامية[1]. ويوجد في دائرة معارف الدين[2] عرض جماعي مفيد عن الحج عامة، وفي معظم ديانات العالم. وهناك عرض قصير عن الحج في آسيا كتبه بول تومي Paul Tommey في دائرة معارف التاريخ الآسيوي، وهي دائرة ممتازة. وقد ظهر كتاب حديث لباربر يعطي عرضاً مختصراً بارعاً للحج عامة[3]. ومن الكتب القوية من الجوانب الدينية للحج كتابان باللغة الفرنسية. وهما من الكتب القديمة. الأول «عمل جماعي» Peyerinages يغطي عشرة أنواع من الحج. وقد اشتغل المساهمون في هذا العمل على مجموعة أسئلة. ويعتبر وصف محمد حميد الله للحج ممتازاً حيث يركز على الشعائر الفعلية ودلالاتها. والشيء نفسه يقال في عرض جودفروي Gaudefroy المفصّل[4]. ومن بين الأعمال الأكاديمية والتحليلية نلاحظ تحليلاً مفيداً للحج في العصور المملوكية[5]. ودراسة مفصّلة ممتازة عن قافلة الحج المصرية إلى مكة[6]. ويُعدّ عمل لونج Long المفيد

= Cairo, 1929 - 35. [Tome I, Les pays de la Mer Erythree jusqu'a la fin du Moyen Age; Tome II, Les Guerres du poivre. Les Portugais dans locean indien et la Mer Rouge au XVIe siecle. Histoire de la cartographie Orientale.] For an extended and quite well - informed contemporary (1620s or 1630s) account of the Red Sea, see Jerenimo Lobo, The Itinerary of Jere nimo Lobo, trans. Donald M. Lockhart, London, Hakluyt, 1984, pp. 87 - 109.

(1) Encyclopedia of Islam, Leiden, 1960 - , 2nd. ed., s.v. «hadjdj».

(2) The Encyclopedia of Religion, ed. Mircea Eliade, vol. XI, New York, 1987, s.v. «Pilgrimage», pp. 327 - 54. The section on the haij, by Richard C. Martin, is on pp. 338 - 46.

(3) Encyclopedia of Asian History, ed. Ainslie T. Embree, New York, 1988, 4 vols, III, 256 - 60; Richard Barber, Pilgrimages, Woodbridge, 1991.

(4) Les Pélerinages :Égypte Ancienne; Israel; Islam; Perse; Inde; Tibet; Indondsie; Madagascar; Chine; Japon (Source Orientales, III), Paris, 1960; the hajj is covered on pp. 89 - 138. Also Maurice GaudefroyDemombynes, Le pélerinage à la Mekke: étude d'histoire religieuse, Paris, 1923 .

(5) Abdullah Ankawi, «the Pilgrimage to Mecca in Mamluk Times», Arabian Studies, I, 1974, pp. 146 - 70 .

(6) Jacques Jomier, Le Mahmal et la caravane Egyptienne des pèlerins de la Mecque (XIII - XX siècles), Cairo, 1953.

وصفاً غربياً مفصّلاً ومتعاطفاً للحج في العصر الحديث. وهو يغطي الجوانب الاجتماعية، والطبية، والدينية للحج، بينما يعالج عمل بيرك Birk غرب أفريقيا باعتبار أن المؤلف إنجليزي، وعالم اجتماعي[1]. ومقالة كنج King بداية طيبة لبداية بحث الحج. فهو يقدم بعض الخرائط المفيدة، وقائمة ببليوغرافية، وتقريراً موثوقاً فيه لجغرافية وتاريخ الحجاز والحج. لكن في عمله بعض الثغر، فهو يتجاهل حجاج جنوب وجنوبي شرق آسيا، ولا مناقشة لاقتصاديات الحج في التاريخ، ولا عن دور المدن المقدسة كمراكز صقل ضرورية لتنشيط وتفعيل السلوك الإسلامي الصحيح[2]. وعلى القدر نفسه من الفائدة كمقدمة للموضوع، يأتي أحد فصول كتاب فون جرونباوم Von Grunebaum «الأعياد المحمدية». فهو يحتوي على بعض الصور، وهو جيد في معالجته للجوانب الدينية للحج مثل المناسك، والصورة الكونية للموقع، وأصل الطقوس. لكنه لا يغطي الجوانب الاجتماعية، والاقتصادية، والسياسية للحج[3].

أما التقارير والأوصاف غير الأكاديمية التي قام بها حجاج مسلمون، أو من غير المسلمين، فإنها عديدة. فهناك سلسلة كاملة من كلاسيكيات القرن التاسع عشر معظمها بواسطة غربيين تنكروا بنجاح في صورة مسلمين. وأفضل هذه الأعمال الكلاسيكية عمل الرحالة الكبير، والماهر في الدعاية لنفسه، ريتشارد بيرتون. وهناك أيضاً تقارير أخرى قيّمة بواسطة دوتي Daughty وهورجرونيه Hurgrunje الذي يحتوي عمله على أبعاد سياسية مهمة، وكين Keane

(1) David E. Long, The Hajj Today : a survey of the contemporary Makkah pilgrimage, Albany, N.Y., 1979. J.S. Birks, Across the Savannas to Mecca: the overland pilgrimage route from West Africa, London, 1978.

(2) Russel King, «The Pilgrimage to Mecca: Some Geographical and Historical Aspects», Erdkunde, 26, 1972, pp. 61 - 73.

(3) G.E. von Grunebaum, Muhammadan Festivals, pp. 15 - 49.

وبوركهاردت Burkhardt، وترجمات للتقارير الإسلامية وأشهرها تقرير، أو وصف، علي بك، وتقرير خاص بحاج من موريتانيا[1].

وقد أدى إحياء الاهتمام الغربي بالعالم الإسلامي إلى ظهور عدد جديد بالاهتمام من التقارير الحديثة عن الحج. وبعض هذه الأعمال يعدّ بحق إنتاجاً ثرياً. ويبرز في هذه التقارير اثنان: الأول، كتبه جولوز Guelloz، والثاني، للمصوّر الكيني العظيم محمد أمين، وكلاهما به عدد من الصّور الرائعة[2]. وهناك عدد من الأفلام التوثيقية عن الحج، وهي أفضل بالنسبة إلى الانطباع المرئي، وبخاصة بالنسبة لغير المسلم الذي لا يستطيع أن يرى المدينتين المقدّستين بنفسه، وأحسن الأفلام التي رأيتها فيلم «مكة المدينة المحرمة» وقد أخرجته مجموعة إيرانية في السبعينيات. وهو ينقل بروعة كل الحماسة والبهجة، والإخلاص المرتبط بالحج. ومن بين التقارير الحديثة كتاب كمال[3]. وهو نسخة حديثة من كتب الأدلّة القديمة والكتيبات الخاصة بالحجاج، وهو مكتوب باللغتين الإنجليزية والعربية. وهناك نسخ باكستانية من هذه الأدلة، ونسخة من القرن الثامن عشر باللغة الفرنسية[4]. وأعطانا إلدون روتر Eldon Rutter تقريراً شخصياً مفصّلاً بواسطة إنسان غربي، بينما يعدّ كتيّب خليفة تقريراً شخصياً رائعاً

(1) Richard Burton, Personal Narrative of a Pilgrimage to alMadinah and Meccah, London, 1898, 2 vols; C.M. Doughty, tramvels in Arabia Deserta, London, 1926, 1 vol ed.; C. Snouck Hurgronje, Mekka in the Latter Part of the Nineteenth Century, Leiden, 1931; T.F. Keane, Six Months in Meccah, London, 1881; J.L. Burkhardt, Travels in Arabia, London, 1829; Ali Bey, travels of Ali Bey in Morocco, Tripoli, Cyprus, Egypt, Arabia, Syria and Turkey, 1803 - 1807, London, 1816, 2 vols; H.T. Norris, trans. and ed., The Pilgrimage of Ahmad, Son of the Little Bird of Paradise. An Account of a 19th Century Pilgrimage from Mauritania to Mecca, War - minster, 1977.

(2) Ezzedine Guellouz, Pilgrimage to Mecca, London, 1980; Mohamed Amin, Pilgrimage to Mecca, London, 1978.

(3) Ahmad Kamal, The Sacred Journey: being pilgrimage to Makkah, New York, 1961.

(4) Syed Muhammad Badre-i Alam, How to Perform Haijj, Lahore, 1971; S.A. Husain, A Guide to Hajj, Lahore, 1972; Julien Claude Galland, Recueil des rites et ceremonies du pelerinage de la Mecque; auquel on a joint divers ecrits relatifs et la religion, aux sciences & aux moeurs des turcs, Amsterdam, 1754, pp. 3 - 47.

بواسطة سيدة إنجليزية متزوجة من مصري[1]. وعلى القدر نفسه من الإبهار والحركة تقرير ستيجر Stegar. فقد ذهبت المؤلفة للحج عام 1927م، ونشرت كتابها في أستراليا بعد اثنتين وأربعين سنة عندما بلغت السابعة والثمانين من عمرها[2].

وثمة تقارير عدة بالانجليزية لرحلات حج حديثة من جنوبي آسيا، وتقرير واحد مفصل وقيّم كتبه نواب بوبال Nawab Bhopal في أوائل هذا القرن[3]. وقد نشر حيدرأبادي قدير هو نواب سير نظامت يونج Nawab sir Nizamat Jung سلسلة من القصائد ألهمهم إياها الحج. وتعطي الأبيات الشعرية التالية الصفة المميّزة لها جميعاً:

تسقط الممالك والامبراطوريات

وتنزع عنها الأبهة، والقوة، والعظمة

لكن هنا لا شيء يتغير. فالشرارة الإلهية،

لا تزال في هذه التلال والرمال باقية[4]

وهذا يكفي في ما يتعلق بهذا الوصف السريع للأعمال التاريخية المتاحة عموماً عن الحج. ويمكن تتبع أعمال أخرى كثيرة من خلال البيليوغرافيات الإسلامية المعتمدة، وبخاصة من عمل بيرتون القيم «الفهرست الإسلامي»

(1) Eldon Rutter, The Holy Cities of Arabia, London, 1928, 2 vols; Saida Miller Khalifa, The Fifth Pillar: The Story of a Pilgrimage to Mecca and Medina, Hicksville, N.Y, 1977.

(2) Winifred Stegar, Always Bells, Sydney, 1969.

(3) M.R. Ali, My Umra, Dacca, n.d.; S.M. Zafar, Hajj: A Journey in Obedience, Lahore, 1978; Sultan Jahan Begam, Nawab of Bhopal, The Story of a Pilgrimage to Hijaz, Calcutta, 1909.

(4) Nawab Sir Nizarnat Jung, «At the Haj», Islamic Culture, VII, 2, 1933, p. 195; «In the Kaaba», Islamic Culture, VII, 3, 1933, p. 379; «Round Mecca», Islamic Culture, VIII, 2, 1934, p. 178. Another piece of literary curiosity is Hugh Brackenridge an Philip Freneau, Father Bombo's Pilgrimage to Mecca, 1770, ed. Michael D. Bell, Princeton Library, 1975, a rather silly piece of Juvenalia which could be the first American novel, and was part of an undergraduate «paper war» at Princeton in 1770 - 1. It has nothing to do with the haj.

Index Islamicus[1] وقليل من الأعمال التي عرضت ذو فائدة لكتابة تاريخ الحج من الهند المغولية. ومع ذلك لا بد من ملاحظة أن المناسك الفعلية للحج لم تتغير إلا قليلاً عبر القرون الثلاثة عشر الأخيرة. والنقطة المهمة هي أن الحاج في العصر الحديث عليه أن يتبع بدقة أفعال الرسول ﷺ في حجة الوداع في عام 632م. وهكذا ففي الوقت الذي تغيّر فيه السياق الاجتماعي للحج (مع حدوث اختلاف كبير مع مرور الزمن مرتبط بمن يقوم بأداء الحج،[2] فإن الحج نفسه لم يتغيّر. ولذلك فعندما نتحدث عن هذا الموضوع يمكننا استخدام مادة علمية من أي فترة زمنية.

ومع ذلك ماذا عن مصادر فترتنا ومنطقتنا، أي الحج من الهند الحديثة، أو الهند المغولية؟ وكما لاحظنا من قبل ثمة ثغر كبيرة. ويمكنني أن أدّعي أنني استخدمت كل المصادر الهندية الأصلية المتاحة، وللأسف هي قليلة جداً. والعجيب أنني افتقدت مصدراً فارسياً أو عربياً يصف الحج من الهند المغولية. ومن دون شك هناك ذكر للحجاج الهنود في مصادر منسوخة باللغة العربية من الشرق الأوسط، وأيضاً باللغة التركية. وقد استخدمت هذه التقارير إما مترجمة أو في لغة ثانية. وهكذا فبالنسبة إلى المصادر التركية العثمانية نستطيع الآن أن نعتمد على كتابين حديثين ممتازين كتبهما فاروقي وفاروقي[3] اللذان استخدما أرشيفات تركية عثمانية صعبة بدقّة.

ومن الممكن إعطاء أمثلة على بعض التقارير لحجاج من خارج الهند أولاً. فالرّحالة الكبير ابن بطوطة قضى فترة في مكة، ووصفه للمناسبة مفيد، ومع ذلك لا نشعر كثيراً بأحاسيسه حيث لا شعور بالعبادة، أو التقوى والورع في

(1) J.D. Pearson, Index Islamicus, London, 1958 - .

(2) A theme underlying several of the chapters in Eickelman and Piscatori, eds., Muslim travellers,

(3) Naimur Rahman Farooqi, Mughal - Ottoman Relations, Faroqhi, Herrs-cher iiber Mekka.

وصفه[1]. ويُعدّ وصف إبن جبير (من القرن الثاني عشر) لرحلته الطويلة من المغرب ولحجّه وصفاً ممتازاً ومخلصاً لتجربته[2]. وقد ترك لنا بوي مونكون Puey Moncon وهو حاج من إسبانيا (حوالى 1600م) قصيدة تصف مغامراته، وتعطي انطباعاً ممتازاً عن ورع هذا الحاج، وعن الصعوبات والمخاطر التي مرّ بها في رحلته الطويلة، والشعور بالرهبة والانبهار اللذين أحسّ بهما في مكة[3]. وقد نشر برنارد لويس تقريرين قصيرين أحدهما لحاكم أفريقي من القرن الرابع عشر، والثاني لدبلوماسي عربي من إسبانيا من القرن الخامس عشر[4].

وهناك عدد من التقارير الأوروبية المبكّرة المفيدة لأشخاص قاموا بأداء الحج متنكّرين كمسلمين، أو لأشخاص رحلوا إلى منطقة البحر الأحمر. وقد نشر وليم فوستر Foster عدداً من هذه التقارير من أواخر القرن السابع عشر في كتابه. ومن بين الرحّالة الذين ذكرهم بيتس Pits الذي قام بالفعل بأداء الحج حوالى عام 1685م، والذي تحمّل مشقّة تصحيح التقارير السابقة غير الصحيحة لهؤلاء الذين، حسب رأي بتس، يرون بالسماع بينما هو يتحدث عن معرفة حيث يقول «أنا أتحدّث عما عرفت وشاهدت»[5]. وتعدّ هذه التقارير ملحقاً وإضافة لوصف ڤارثيما Varthema السريع من أوائل القرن السادس عشر، وكذلك للوصف القيّم وغير المعروف كثيراً لمؤلف مجهول حوالى

(1) Ibn Battuta, The travels of Ibn Battuta, trans. H.A.R. Gibb, Cambridge, Hakluyt, 1958 - 71, 3 vols, I, pp. 242 - 8.

(2) Muhammad ibn Ahmad ibn Jubair, The travels of Ibn Jubayr (1183 - 1185 AQ, trans. R.J.C. Broadhurst, London, 1952.

(3) Henry Bigot, «Les strophes du pelerin de Puey Mongon (Voyage A la Mecque A. la fin du XVIe siecle) avec preface, traduction et commentaire», Revue tunisienne, 1916, pp. 87 - 124.

(4) Bernard Lewis, ed., Islam: From the Prophet Muhammad to the Capture of Constantinople, New York, 1974, 2 vols, II, pp. 22 - 32.

(5) William Foster, ed., The Red Sea and Adjacent Countries at the Close of the Seventeenth Century, London, Hakluyt, 1949 (accounts by Joseph Pitts, William Daniel, and Charles Jacques Poncet). Pitts'account is on pp. 21 - 47, and the quotations from pp. 4 and 12.

1580م[1]. وقد ادعى عدد آخر من الأوروبيين، أو عرف عنهم، أنهم أدوا الحج متنكرين. ففي عام 1183 توغّلت فرقة من الصليبيين داخل منطقة البحر الأحمر تحت زعامة رينود دي شاتلو Renaud de Chatellou وتم القضاء عليها على بعد مسيرة يوم من المدينة. وأخذ من بقوا على قيد الحياة إلى القاهرة حيث تم إعدامهم، بينما انتهى بعضهم الآخر بالوصول إلى المدينة، أو حتى إلى مكة[2]. ومع أواخر القرن الخامس عشر أرسل الملك البرتغالي إرساليتين عن طريق البرّ لبحث منطقة المحيط الهندي. وكان هذا العمل مواكباً لعمل البعثات إلى المناطق البحرية المعروفة أكثر. وربما يكون أحد هؤلاء الرحّالة، وهو كوفلهام Covelham، قد وصل إلى مكة على الرغم من الشكّ الذي أبداه محقّق العمل حول هذا الادّعاء[3]. ومن المحتمل أيضاً أن يكون ثلاثة من الأوروبيين الآخرين قد وصلوا إلى مكة في الفترة من منتصف القرن الرابع عشر حتى الستينيات من القرن الخامس عشر[4]. ولا دليل لإثبات هذه الدعوى. وعلى أي حال فإن الأوروبيين لم يتركوا معلومات مفيدة حول رحلاتهم واكتشافاتهم.

وهناك أدبيات ضخمة تركها أشخاص لم يزعموا أنهم وصلوا إلى المدينة المقدسة، ومع ذلك فقد أبدوا معرفة جيدة بها. ومن هؤلاء بادري روجر Padre Roger (منتصف القرن السابع عشر) والذي قال بأنه تلقى وصفاً مباشراً لمكة

(1) Ludovico di Varthema, The Itinerary ofLudovico di Varthema of Bologna from 1502 - 1508, ed. Sir Richard Carnac Temple, London, 1928. Anon., «A Description of the yearly voyage or pilgrimage of the Mahumitans, Turkes and Moores unto Mecca in Arabia», in Richard Hakluyt, The Principal Navigations, Glasgow, 1903 - 5, 12 vols, V, 329 - 65. See also for analysis of this account C.F. Beckingham, «Hakluyt's Description of the Haij», Arabian Studies, IV, 1978, pp. 75 - 80, and G. Levi Della Vida, «A Portuguese Pilgrim to Mecca in the Sixteenth Century'» Muslim World, XXXII, 1942, pp. 283 - 97.

(2) Albert Kammerer, Antiquity, I, p. 62.

(3) Conde de Ficalho, Viagens de Pedro de Covilhan, Lisbon, 1898, P. 125 et seq; Albert Kammerer, Antiquity, 11, pp. 14 - 15.

(4) Arnold von Harff, The Pilgrimage of Arnold von Harff, Knight ... in the Years 1496 - 99, ed. and trans. Malcolm Letts, London, Hakluyt, 1946, pp. 153 - 4 and fn. 2.

والمدينة من مسيحي مرتد قضى خمسة شهور في مكة قبل ردّته إلى المسيحية، وتقرير روجر لا يستحق الاحترام لأنه ادعى أن محمداً ﷺ حكم كملك على مكة لمدة تسعة أعوام، وأنه مات في عام 783م[1]. وفي الفترة نفسها تقريباً (حوالى الأربعينيات من القرن السابع عشر) كان أولياريوس Olearius أميناً لبعثة أرسلها دوق هولستيني إلى موسكو وقضى أعواماً عدة في فارس. وقد جاء وصفه للحج جيداً. ويشير إلى معرفة جيدة على الرغم من أنه وصف غير مباشر[2]. وفي مؤلف ريلاند Reeland مثال على ما كان متوافراً من المعلومات لدى الأوروبيين في أوائل القرن الثامن عشر. وقد ترك دان نيبور Dane Niebuhr وصفاً مفصّلاً لما رآه وسمعه خلال رحلة مع الحجاج عبر البحر الأحمر في عام 1673. وقد كان إلى حدّ ما ملاحظاً غير متعاطف، ولكنه في الحقيقة كان على معرفة جيدة[3]. وسنستخدم هذه التقارير وغيرها بواسطة الرحالة الأوروبيين، وسنقتبس منها كثيراً في هذا العمل. وعلى الرغم من أخطاء هذه التقارير، فهي لا تزال تمثّل مصادر أوليّة لنا، وبخاصة مع غياب كثير من التقارير الأهلية.

ونحن في أمسّ الحاجة إلى تقارير عن الهنود المسلمين الذين أدّوا فريضة الحج في فترتنا. وهذا بالتحديد ما ينقصنا. فهناك ذكر مختصر في الحوليات المغولية المعتمدة لأفراد ذهبوا إلى الحج، لكنه ذكرٌ مختصر لا يروي شيئاً عما فعلوه هناك. وهو على أي حال، يشير إلى أعضاء من الخاصة أو النخبة فقط.

---

(1) F. Eugene Roger, La Terre Saincte ou Description topographique trés particuliere des saints lieux & de la terre de promission - - - ' Paris, 1646, pp. 220,236 - 9.

(2) Adam Olearius, The Voyages & travels of the ambassaddors sent by Frederick, duke of Holstein, to the great Duke of Muscovy, and the King of Persia. Began in the year MDC=II and finish'd in MDC=X. . . , trans. John Davies, London, 1662.

(3) Adrianus Reeland, Four Reatises concerning the doctrine, discipline and worship of the Mahametans .. 111. A treatise of Babovius (sometime first interpreter to Mahomet 1 - V) concerning the liturgy of the turks, their pilgrimage to Mecca, . . . , London, 1712, pp. 125 - 36; Carsten Niebuhr, Ravels through Arabia and other Countries in the East, trans. Robert Heron, 2 vols, Edinburgh, 1792, vol. I, passim.

وتميل التقارير الهندية إلى الاختصار الشديد ربما لأن الكتّاب اعتقدوا أنه ليس من باب التقوى أن يتحدثوا كثيراً عن حجهم، أو أنهم افترضوا أن الكل يعرف بما يحدث في الحج.

وعلى هذا النحو، فإن البيجوم جولبادان Gulbadan Begum لا تعطي معلومات مفيدة في مذكراتها[1]. كما أن تقريراً ثانياً عن مشارك معاصر هو الحاج جابر أتى مختصراً جداً، كما أن الترجمة من اللغة العربية كانت ملتبسة بحيث أصبح المعنى في الغالب غامضاً. وقد قام بالحج في عام 1574 وهو يخبرنا فقط بأنه دخل مكة وأدّى الطواف حول الكعبة والسجود في المقام والصفا، والهرولة[2]. أما الوصف الذي أعطاه حاج من دمشق بواسطة كشميري وترجمة جلادوين Gladwin فإنه موجز إلى حد أصبح معه بلا فائدة. فقد قام الكشميري برحلة في الأربعينيات من القرن الثامن عشر ولم يذكر سوى: «أننا وصلنا المدينة حيث أدينا صلاتنا أمام مقام النبي الكريم وعند عدد من القبور «المقدسة» في المناطق المجاورة، وبعد أن أدينا الشعائر المعتادة في المدينة انطلقت القافلة، ووصلنا مكة في السادس من ذي الحجة. وبعد أن أكملت حجي زرت أهم الأماكن في مكة وحولها». ثم أعطى بعض الملاحظات العادية مثل أن حاكم مكة كان محبوباً و«أن نساء مكة يرتدين التفاح الأخضر حول رقابهن، ويعتقدن أن ذلك من الزينة الجيدة». وقد بقي ثلاثة أشهر في مكة، ثم اتجه إلى جدة، ولم يذكر شيئاً عنها[3].

ولم تُرصد مصادر أخرى مشابهة في البيبليوغرافيا المغولية المعتمدة

---

(1) Gulbadan Begum, The History of Humayun, trans. A. Beveridge, Delhi, 1972.

(2) HaJi ad - dabir, An Arabic History of Gujarat, trans. M.F. Lokhandwalla, Baroda, 1970 - 74,2 vols, I, p. 503.

(3) Francis Gladwin, trans, The Memoirs of Khojeh Abdulkurreem (of Kashmir), Calcutta, 1788, pp. 137 - 9.

لمارشال فيما عدا مصدراً واحداً سأصفه حالاً، ومصدرين آخرين اتضح أنهما ليسا مهمّين كثيراً. فهناك تقرير موجز لفيضي، الشاعر المشهور في بلاط أكبر، عن رحلة حج قام بها أبو تراب والي في 1578 ـ 1579م. وقصيدة من القرن السادس عشر تصف مكة والمدينة[1]. أما التقرير المهم فهو تقرير «أنيس الحج» الذي سجله صافي إبن والي قزوين ملا صفي الدين. وأتت ترجمته في إحدى وسبعين صفحة. وقد قام القزويني برحلة الحج عام 1087 ـ 1088هـ (1676 ـ 1677م)[2]. وهو أفضل وصف لدينا عن رحلة حج هندي مسلم معاصر. وليس معنى هذا أنه يعطي وصفاً مفصّلاً عن الحج فعلاً. فهو لا يعطي هذا، لكنه قيّم جداً في وصفه للمدينتين المقدستين، ووصفه المفصّل للرحلة إلى البحر الأحمر، والنصائح المقدمة للمسافرين على الرحلة. وقد أحسن الأستاذ أ. چان قيصر A.Jan Qaisar استخدام هذا الجزء البحري من التقرير، وذلك في دراسته الرائعة عن حياة البحر في القرن السابع عشر. وهو موضوع ساهمت فيه دراسة نشرت حديثاً عن رحلة من القرن السابع عشر[3]. وقد تأكدت أهمية القزويني بالنسبة إليّ من خلال باربرا متكالف Barbara Metcalf التي كتبت في عام 1990 تقول إن الأوصاف المكتوبة التي تركها الرحّالة الهنود الأوائل إلى الحجاز تعود

---

(1) D.N. Marshall, Mughals in India: A Bibliographical Survey, London, 1967, nos 468 (xi); 1295.

(2) For two short studies of this text, with splendid copies of some of its illustrations, many of which I have used in this book, see Sadashiv Gorakshkar, «An Illustrated Anis al - HaJ in the Prince of Wales Museum, Bombay», in Robert Skelton, et al, eds, Facets of Indian Art, London, V and A Museum, 1986, pp. 158 - 67 and Gorakshkar, «Anis al - Haj», in Karl Khandalavala, ed., An Age of Splendour, pp 132 - 5.

(3) A. Jan Qaisar, «From Port to Port: Life on Indian Ships in the sixteenth and seventeenth centuries», in Ashin Das Gupta and M - N ' Pearson, eds., India and the Indian Ocean, 1500 - 1800, Calcutta, 1987, pp. 331 - 49; John Correia - Afonso, ed., Intrepid Itinerant: Manuel Godinho and his Journey from India to Portugal in 1663, Bombay, 1990, espec. pp. 72 - 8, 86 - 90, 114 - 9, where the Jesuit traveller provides excellent detail of his voyage from Surat to Gombroon via Muscat, and then to Basra. Jean Aubin has recently supplemented these with an interesting account of an early sixteenth - century voyage: «Un voyage de Goa A Ormuz en 1520», Modern Asian Studies, MI, 3, 1988, pp. 417 - 32. This account by Qazvini will be referred to as «Qazvini». I owe an enormous debt to Professor Qaisar for making available to me his translation of this very valuable document.

إلى أواخر القرن الثامن عشر. والافتراض الأول أن أول تقرير قدمه تلميذ لشاه ولي الله في 1787[1]. وهذا يؤكد القيمة الفريدة لوصف القزويني الأسبق بما يقرب من مائة عام، والمهمل بوضوح. ولذلك فالحاجة ملحّة إلى تحقيق علمي وترجمة لهذا العمل.

ويبدو أن كل هؤلاء الحجاج افترضوا أنه لا شيء جديداً يمكن أن يقال حول الحج. وقد كتب القزويني أنه لن يتحدث كثيراً عن الحج نفسه، أو عن مكة والكعبة بسبب قصر رسالته، ومدى وفرة التفاصيل المناسبة في كثير من الكتب والمؤلفات[2]. وقد نوّهت آنيت بفردج Annette Beveridge مترجمة مذكرات جولبادان، من القرن السادس عشر، في إحدى الحواشي إلى أن جولبادان لم تترك وصفاً للحج في زمانها، وعلقت على هذا قائلة: «ربما سيأتي يوم يسجّل فيه مسلم تقي ومتنوّر المعاني العميقة التي يراها في شعائر الحج ومناسكه. وكم كان سيكون رائعاً لو أن أميرتنا أخبرتنا بما في مكنون قلبها من مشاعر دفعتها لأداء هذه الفروض الدينية الشاقة التي أنجزتها خلال إقامتها الطويلة في أرضها المقدسة. وكان يمكنها أن تعطينا المبدأ الأساسي الذي من خلاله نفسّر المعنى الديني المرتبط بالشعائر المطلوبة في الحج لدى النساء المؤمنات[3]. فالمؤرخ الحديث لا يستطيع سوى أن يعطي صدى هذا الشعور».

ومصدرنا المعاصر الرئيسي الآخر يتمثل في سجلات الأوروبيين الأوائل في الهند. وهذه من الصعب الحصول عليها واستخدامها. فمعظمها غير مترجم من اللغات الأصلية البرتغالية، والهولندية، والإسبانية، وكثير منها غير منشور. ومع ذلك، فهي مصادر قيّمة بالنسبة إلى هذه الدراسة، كما سيتضح فيما بعد. وقد استخدمت بخاصة السجلات البرتغالية لعدم احتواء السجلات الانجليزية

---

(1) Metcalf in Eickelman and Piscatori, eds., Muslim Travellers, p. 86.

(2) Qazvini, p. 23 of the manuscript translation.

(3) Gulbadan, pp. 72 - 3.

والهولندية من القرن السابع عشر إلا على القليل المفيد لأغراضنا. وتنقسم السجلات البرتغالية عادة إلى نوعين من السجلات: سجلات تنصيرية (خاصة بالإرساليات المسيحية) وسجلات للحكومة البرتغالية في جاوة Goa. وبالنسبة إلى السجلات التنصيرية فقد نشر معظمها، وهي تحتوي على أفكار وأوصاف قيّمة. وقد حاول المنصّرون بطبيعة الحال إدخال أشخاص في المسيحية ولذلك فاهتمامهم الأول كان منصباً على الأنشطة الدينية للمدعوّين المحتملين إلى المسيحية. فقد هدفوا إلى معرفة الاعتراضات التي تقف في طريق التنصير وفهمها لكي يعالجوها. وكان اهتمامهم الأول بالمسلمين الذين يمثلون العقبة الدينية والسياسية الرئيسة التي واجهها المنصّرون. وكان المنصّرون للمسلمين في ذلك الوقت يقومون بعمل يكثفون جهودهم، وبخاصة في جنوب شرقي آسيا، وكانت أنشطتهم هناك مصدر إعجاب شديد للنظم المسيحية المتعددة. وهكذا كانت التقارير الخاصة بالإرساليات كاملة إلى حد كبير، كما كانت أيضاً متعمّقة ومعادية بالطبع. وكان تشخيصها للإسلام وللنبي ﷺ مفعماً بالتعصب والحقد والكراهية[1]. وسأقتبس منها مراراً واثقاً من أن عداوتها الشديدة لن تكون مزعجة للقراء المحدثين، وبخاصة للقراء المسلمين. وسيكون من الخطأ كتمان هذا الاتهامات أو التخفيف من حدتها، لأن هذه العداوة كانت حقيقية، ولا يمكن تجاهلها.

أما تقارير الحكام والقادة البرتغاليين والكتّاب الرسميين، فهي أقل فائدة. وبصراحة يمثل هذا مشكلة لي. فكما هو معروف فإن البرتغاليين سعوا إلى التحكم في تجارة البحر، وفرض المكوس عليها، وبخاصة في بحر العرب. كما كان هدفهم أيضاً منع التجارة في بعض السلع، وبخاصة التوابل. كما أنهم منعوا مرور الأتراك والعرب ناظرين إليهم معاً على أنهم

(1) See further on this matter my «Conversions in Southeast Asia: Evidence from the Portuguese Records», Portuguese Studies, VI, 1990, pp. 53 - 70.

أعداء ألدّاء. وتقاريرهم مليئة بقصص وقف، ونهب، وإغراق سفن المسلمين الضخمة المتجهة إلى المنطقة الممنوعة في البحر الأحمر. ولدينا أوصاف عديدة عن الحمولة التي كانت على ظهر السفن، وعدد الجنود والبحارة العاملين عليها، لكن لم أجد إشارات إلى حجاج على متن هذه السفن نهبهم البرتغاليون.

ومع ذلك، فقد كانوا بالتأكيد على ظهر هذه السفن كما تشير الأدلة التي سأقدّمها في هذه الدراسة بوضوح. والجواب المفترض ربما يكون أن البرتغاليين عدّوا الحجاج ليسوا موضوعاً للاهتمام، وعندما يغرقون سفينة ما، كما فعلوا كثيراً، لم تكن لديهم فكرة واضحة عمّن كان على ظهر هذه السفينة. ويجب أن نشير إلى أن الحجاج لم يظهروا بالضرورة بشكل مختلف عن بقية المسافرين، وبالتأكيد أنهم كانوا يقاتلون بشدّة، أو ربما أشدّ من أي شخص آخر على السفينة. وتبقى حقيقة أنه من الغريب أن التقارير البرتغالية العلمانية لم تكن لها فائدة كبيرة. ويعدّ هذا أمراً مثيراً لعدم الارتياح أكثر من كونه مشكلة عابرة. وكما سنرى، هناك كثير من الأدلة الأخرى التي يمكن من خلالها إعادة تشكيل دور الحج من الهند المغولية.

مشاكل الإدراك:

لكي نبدأ هذا القسم سيكون من المفيد النظر إلى عمل المؤرخ الحديث العظيم فرناند بروديل Fernand Braudel. وكنقطة بداية، يكتب بروديل عن «سفن مكة» متجاهلاً الحقيقة الواضحة وهي أن مكة ليست ميناء[1]، وتغطيته للموضوع ككل تمثل نموذجاً لأنواع المشاكل التي نجدها في الأعمال المعاصرة. يدّعي بروديل قائلاً: «إن الحج إلى مكة كان السوق الأعظم في

(1) Fernand Braudel, The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip 11, London, 1972, 2 vols., I, pp. 555, 564.

الإسلام»[1] ويشير أخيراً إلى قافلة «غنية متجهة من حلب إلى السويس ومكة وما وراءها . .»[2]. وإذا تركنا جانباً استخدامه المثير للغضب لكلمة الإسلام (ما معنى هذا؟ وهل يضم الإسلام مثلاً أندونيسيا؟) فإن نظرة على أي خريطة ستبين كيف أن هذا الطريق غير محتمل على الإطلاق. إذ لماذا تتجه قافلة برية من حلب إلى السويس؟ ففي الحقيقة أن القوافل تتجه عادة إلى الجنوب عبر الأردن الحديث ومنه إلى شبه الجزيرة العربية. ثم أين هذا الذي سمّاه «ما وراء» مكة؟ هل هي الصحارى التي يصعب عبورها، والشاقة بطبيعتها، وفي جنوب شبه الجزيرة؟ ومن المثير للاهتمام أن المصدر الوحيد الذي يعطيه بروديل لهذه الجملة لا يذكر مكة على الإطلاق، كما يجب أن نلاحظ الاضطراب في تقرير آخر لبروديل [3]. ففي كتابته عن تجارة التوابل في البحر الأحمر في القرن السادس عشر يذكر أن جدة ميناء عظيم «وقد أتى هذا إلى الميناء القريب من مكة بحشود عديدة من القوافل يصل عدد أفرادها إلى عشرين ألف شخص. وثلاثمائة ألف حيوان في بعض الأوقات. ولم يكن اللحم قليلاً في المدينة المقدسة في الوقت الذي كان فيه القمح نادراً. ومن جدة أبحرت السفن والقوارب إلى الطور وهي نقطة انطلاق القوافل التي تأخذ ما بين تسعة إلى عشرة أيام لكي تصل إلى القاهرة» وهنا يخلط بروديل بين جدة ومكة، أو يبدو حقاً وكأنه يعدّهما واحداً، كما أنه يخلط بين الحاج والتجار. فبالتأكيد إن العشرين ألف شخص كانوا حجاجاً، ولم يكونوا في المقام الأول تجاراً.

تكثر هذه المشاكل إلى حد كبير في السجلات الأوروبية المعاصرة. وهناك مثال جيد على هذا يبدو في الوصف التالي لدانيال (1700 ـ 1701). وسنقتبس وصفه في البداية ثم نقوم بتحليله. «إنهم يحتفلون بعيد هنا (في مكة)

(1) Fernand Braudel, Civilization and Capitalism, 15th to 18th centuries, London, 1981 - 84, 3 vols., II, p. 127.

(2) Ibid, III, p. 478.

(3) Braudel, Mediterranean, I, p. 550.

مرّة كل عام في اليوم الثالث والعشرين من مايو حيث تلتقي أربع قوافل، قافلة من مصر من شاطئ باربيري Barbary، والثانية من اسطنبول، والثالثة من فارس، والرابعة من اليمن، وتجتمع هناك معاً ما يقرب من أربعمائة ألف نسمة يأتون إلى هناك كحجاج باسم الدين، لكن التجارة هي عملهم الأساسي. تحضر كل قافلة بضائع ومنتجات بلادها يتقايضونها مع في هذا السوق خلال عشرين يوماً ينشغل فيها الدراويش تماماً بتوزيع وبيع الماء المقدس للناس الجهلة»[1].

هناك مشاكل عدّة واضحة في هذا الوصف الذي قدّمه مؤلف لم يسافر إلى مكة بل ذهب فقط إلى البحر الأحمر. فأوّلاً، الحج لا يتمّ في يوم له مقابل سنوي في التقويم المسيحي. ثانياً لم تكن هناك قافلة ضخمة تأتي من القسطنطينية. ربما كان يعني قافلة دمشق. ثالثاً، إن العدد أربعمائة ألف فيه تقدير مغالى فيه. رابعاً، إن دعواه بأن الدين كان عباءة للتجارة أمر مفتوح للتساؤلات، كما سنرى فيما بعد. خامساً، إن الدراويش لا يشتغلون عادة بالتجارة، أو يبيعون الماء المقدّس. والذي يشير إليه هنا هو مدّ الناس من الحجاج بماء بئر زمزم. وهذا العمل لم يكن يقوم به دراويش وهذه «التجارة» المزعومة يجب تمييزها عن التجارة العادية في منتجات مدنية.

وثمة اضطراب في المصادر الأوروبية حول أهمية مكة وحول الأسماء. فكثير من الأوروبيين يعتقدون أن قبر النبي ﷺ يقع في مكة. وأن زيارته هي هدف الحاج. وقد ادعى رحالة أوروبي في دمشق عام 1432 أن جسد النبي مدفون في مكة، ويضيف من دون مبرر قائلاً إن بعض الحجاج بعد أن يروه يصيبون أنفسهم بالعمى لأنهم يشعرون بعد رؤيته بأنه لا شيء في العالم يستحق الرؤية. وفي التسعينات من القرن الخامس عشر زعم ألماني أنّ محمداً ﷺ

(1) William Foster, ed., The Red Sea and Adjacent Countries at the Close of the Seventeenth Century, London, Hakluyt, 1949, pp. 78 - 9.

مدفون في الكعبة، وهو يدّعي أنه اقترب من مكة. وفي الأربعينيات من القرن السابع عشر، كتب كاهن فرنسي تقريراً طويلاً، لكنه مزيّف، عن المعبد الكبير في مكة، وعن قبر محمد ﷺ هناك. حتى التاجر الهولندي فان دن بروك Van den Broecke، الذي يعدُّ عادة على معرفة جيدة، ويمثل مصدراً مهماً اليوم. حتى هو أشار إلى أن «النبي المزيف» محمد مدفون في مكة[1]. وقد اعتقد البعض أن المقبرة معلقة، بشكل معجز، في الهواء في مكة. وفي الستينيات من القرن السابع عشر رفض رحالة من اليسوعيين هذا بشدة «وهنا أود أن أجذب الانتباه إلى الاعتقاد الخاطئ في العالم أن جسد محمد ﷺ يطفو في الهواء ممتداً بين جدران معبده والذي قيل إنه يتكون من حجر المغنطيس، وعندما تحدثت عن ذلك مع عرب زاروا المدينة ضحكوا ساخرين من هؤلاء الذين اعتقدوا في هذه الأشياء»[2].

وقد خلط تقرير إنجليزي بين الأسماء والدلالة عندما أشار إلى عودة شخص من المخا Mocha متطهّراً من الخطيئة من خلال الحج المقدس إلى معبد محمد[3] لأن الحج بطبيعة الحال هو إلى مكة وليس إلى مخا، ويشتمل الحج على عدة شعائر وطقوس في مكة بينما قبر محمد ﷺ في المدينة. وهذا الخلط حول هذه الحقيقية الأساسية في الإسلام قائم في عمل المؤرّخ اليسوعي العظيم الذي كتب عن جدة ميناء الحجاج الذاهبين إلى مكة والقادمين من كل العالم الإسلامي لزيارة قبر النبي ﷺ[4].

(1) Thomas Wright, ed., Early Travels in Palestine, comprising the narratives of Arculf, Willibald, Bernard, Saetvulf Sigurd, Benjamin of tuzdela, Sir John Mandeville, de la Brocquiere, and Maundrell, London, 1848, p. 302; Harff, The Pilgrimage of Arnold von Harff, pp. 153 - 4 and f n. 2; Roger, La Terre Sainte, pp. 236 - 9; Pieter van den Broecke, Pieter van den Broecke in Azie, ed. W. Ph. Coolhaas, The Hague, 1962 - 3, 2 vols, p. 96. Coolhaas corrects this and says Medina is meant.

(2) Correia - Aforlso, ed., Intrepid Itinerant, p. 82.

(3) William Foster, ed., The English Factories in India, 1618 - 1669, Oxford, 1906 - 27, 13 vols, 1637 - 41,.p. 99.

(4) Georg Schurhammer, Francis Xavier: His Life, His Times, vol. II, India, Rome, 1977, p. 135.

ومزيد من الخلط يأتي من ادعاءات أوروبية حول العيد الإسلامي الكبير، والمقصود به مناسك الحج، والذي يقع في يوم معيّن كل عام. فقد كتب بيريس Pires المدقق عادة في «زمن الاحتفال الذي يعقد كل عام في اليوم الأول من فبراير»، وبعد مائتي عام بالتقريب اعتقد دانيال، كما رأينا من قبل، أنه «محدّد في يوم معين»[1]. وكذلك الحال بالنسبة إلى الرحالة اليسوعي مانويل جودنهو Manuel Godinho على الرغم من سعة معرفته. فقد أشار إلى أن «مكة حيث ولد محمد واشتهر عالمياً، وأيضاً السوق العالمي الذي يعقد كل عام هناك في أغسطس وسبتمبر حيث تُجمع البضائع براً وبحراً من كل أنحاء العالم»[2]. وفي تقرير مبكر حوالى 1652 كتبه الفرنسي سانسون Sanson وقع الخطأ نفسه بالنسبة إلى التاريخ: «امتلأت مدينة مكة بستة آلاف منزل مبنية بناءً قوياً، ومعبدها العظيم جميل... وذلك في نهاية شهر مايو وهو زمن العيد المحمدي حيث يتواجد أكثر من خمسين ألف رجل أجنبي وخمسين ألف جمل في العيد المقام هناك»[3]. وفي نهاية 1780 زعم كَبَّر Capper أنَّ الحج يقع وفقاً للتقويم الشمسي، أي التقويم الغربي[4].

وتكمن المشكلة في أن السنة الإسلامية، وهي سنة قمرية، تفقد أحد عشر يوماً في كل عام مقارنة بالتقويم الشمسي الغربي. وبمعنى آخر فإن اليوبيل أو العيد، أي الحج، يتحرك خلال التقويم الغربي، ولذلك لا يمكن أن يكون في اليوم نفسه في كل عام. ولذلك نرى في هذه الدعاوى أمثلة مبكرة على فشل غربي في تقدير وفهم الثقافات المختلفة والعادات المغايرة. ففي موضوع

(1) Tom6 Pires, The Suma Oriental of Tomg Pires, ed. A. Cortesa - o, London, Hakluyt, 1944, 2 vols, I, pp. 12 - 13; Daniel in W. Foster, ed., The Red Sea, p. 78.

(2) Correia - Afonso, ed., Intrepid Itinerant, p. 81.

(3) Nicolas Sanson, L'Asie en plusieurs cartes nouvelles, et exactes; en divers traittes de geographie, et d'histoire ... Paris, 1652, p. 27.

(4) Colonel James Capper, Observations on the Passage to India through Egypt and across the Great Desert . . . . 2nd ed., London,1784,p.vi.

افتراض أن الحج في يوم معيّن في التقويم المسيحي، ظن هؤلاء الملاحظون افتراضاً أن المسلمين مثل المسيحيين، وأنهم أقاموا أعيادهم في أوقات محددة كل عام، وفشلوا في معرفة أن السنة الإسلامية تحسب على أسس مختلفة. ويبدو أن بعضهم اعتقد أن الحج طقس يمكن تأديته في أي وقت مثلما يستطيعون الذهاب إلى الكنيسة في أي وقت يناسبهم.

والمشكلة ليست مجرد مشكلة تحديد مواقيت. علينا أن نتعامل مع التقارير الأوروبية بحذر شديد حتى بالنسبة إلى هؤلاء الذين ذهبوا، أو ادعوا الذهاب إلى مكة. ولننظر إلى حالة من تلك الحالات التي كتب عنها الأوروبيون، والتي تذكرنا بالتحذير الشديد لإدوارد سعيد في كتابه «الاستشراق»، وبالوصف الذي أعطاه نورمان دانيال في كتابه المهم[1]، فإن معلماً مهماً من المعالم الرئيسية في المنطقة التي حول الكعبة نفسها هو البئر المعروفة باسم زمزم. وقد وصف الحاج الهندي القزويني (من القرن السابع عشر) أهميتها. وكجزء من طقوس الحج يجب على الحاج أن يتّجه إلى بئر زمزم، ويأخذ كوباً من الماء، ويشرب منه على قدر استطاعته، ويستخدم بقية الماء لكي يغتسل، أو يصبه على الرأس والوجع. ويخبرنا القزويني أيضاً أن شرب ماء زمزم، والنظر إلى داخل البئر هو عمل من أعمال التقوى. ولا ضرر من الاستحمام أو القيام بالوضوء من ماء زمزم. ولا ينبغي غسل إلا الأشياء الطاهرة بماء زمزم. ومن المرفوض استخدامه والإنسان على طهارة الفضائل حمله إلى أي مكان في العالم[2]. وقد كتب حاج مسلم إسباني حوالى 1600 قائلاً: «هذا الماء الحقيقي المطهر للذنوب والإهمال»[3]. ويشير حديث نبوي إلى أن الماء يترك تأثيراً روحياً على الشارب. وفي عام 1611 وضعت «شبكة»

(1) Norman Daniel, Islam and the West; the making of an image, Edinburgh, 1960; Edward Said, Orientalism, London, 1978.

(2) Qazvini, pp. 30, 33.

(3) See Bigot, ed., p. 113.

من العوارض الخشبية على فم البئر لمنع الناس من ارتكاب عمليات انتحار كنوع من التقوى من خلال إلقاء أنفسهم في البئر كقربان أو أضحية لله[1].

ولنا أن نقارن هذه التقارير عن أهميّة البئر بواسطة المؤمنين بما قاله أوروبي من القرن السادس عشرة ذهب على ما يبدو إلى الحج: «إن نساء مكة مجاملات ومحبوبات وجميلات لهن عيون مغرية شهوانية شبقة ومعظمهن فاحشات. أما رجال هذا المكان فهم منهمكون في الرذيلة الشائنة الملعونة الحقيرة حيث لا يهتم الرجال والنساء إلا قليلاً بسبب بركة زمزم فهم يستحمون ورأيهم أنه على الرغم من أنهم يعودون إلى التقيّؤ مثل الكلب فإنهم يتطهرون من كل الذنوب مهما كانت...» ويخبرنا بعد ذلك أنه «بعد طواف الكعبة سبع مرات، وتقبيل الحجر الأسود، يذهبون إلى بئر زمزم ويستحمون بملابسهم كما هي من الرأس إلى القدم قائلين «توبة الله، توبة الله» أي العفو يا رب، العفو يا رب، شاربين من هذا الماء، وهو ماء عكر قذر، وله طعم عليل. وبعد الاغتسال والشرب يعود كل واحد إلى مكان إقامته»[2].

وقد أصبحت التقارير الأوروبية في القرن الثامن عشر، عموماً، أكثر تفصيلاً، وأكثر دقة. وقد عكست في الوقت نفسه بدايات السيادة الأوروبية على المحيط الهندي والشرق الأوسط. فالتقارير السابقة على منتصف القرن الثامن عشر هي عادة لا تعكس معرفة جيدة، لكنها على الأقل كتبت من زاوية المساواة الحازمة. والعكس صحيح، فبداية من 1750 نبدأ في معرفة الظاهرة التي عرّفها إدوارد سعيد بقوله: «ابتداع تاريخ للشرق الأوسط وآسيا بواسطة قوى أوروبية مهيمنة مادياً»[3]. ومثال جيد أيضاً هذا الاقتباس الطويل التالي من أولياريوس

(1) Abu al - Hasan Ali ibn Bakr al - Harawi, Guide des Lieux de Pelerinage, trans. Janine Sourdel - Thomine, Damascus, 1957, p. 198; GaudefroyDemombynes, p. 85.

(2) Anon., in Hakluyt, V, pp. 352, 355.

(3) A splendid recent book claims that until the late eighteenth century the prime differentiator was religion., See Michael Adas, Machines as the Measure of Men: Science, Technology and Ideologies of Western Dominance, Ithaca, 1989.

الذي قضى سنوات عدة في فارس (إيران). وهو يستحق أن نقتبسه بالكامل لأنه يظهر بالتأكيد الأخطاء مع شعور قليل بالأفضلية أو التميّز، وهو مثال ممتاز لدرجة المعرفة المتاحة للأوروبيين المتعلمين حوالى منتصف القرن السابع عشر. فقد كتب من فارس في أبريل عام 1637م يقول:

«إنه بالتقريب حوالى هذا الوقت يذهب الفرس للعبادة في مكة وكذلك الأتراك... ويضع الرجال زياً خاصاً لهذه الرحلة، وهو نوع من الشال من الصوف الأبيض حيث تمنعهم شريعتهم من ارتداء أي لون أو حرير في ذلك الوقت. وهم يسمّون هذا الرداء الإحرام، ويغطّون رؤوسهم به أثناء الذهاب بحيث ينزل جزء منه على جانب من الرأس ماراً تحت الذقن ويتم تثبيته من الجانب الآخر.

وعادة ما يأخذون طريقهم عبر مدينة أورشليم حيث يقومون بأداء عبادتهم الأولى ثم يعبرون إلى المدينة حيث يواصلون إلى قبر محمد ﷺ ويقبّلونه بتبجيل عظيم وعميق، وينهون رحلتهم في مكة أو جبل عرفات. ومن المدينة إلى مكة يغطّون أنفسهم بقميص، وبعضهم يذهب عارياً حتى وسطه. وفي هذا الوضع يسيرون وفي زَيّ خاص، لأنهم ملزمون بالذهاب على وتيرة فرس يعدو أو جمل يجري، وبمثل هذا الإخلاص حتى أنهم لا يكادون يأكلون، أو يشربون، أو ينامون.

وهم يتخيّلون أن العرق، الذي تحدثه هذه الحركة العنيفة، والخارج من أجسادهم يجرف معه كل ذنوبهم، ويطهّرهم من كل أقذارهم، أما النساء اللواتي ربما لا يتحمّلن متاعب هذه الرحلة فلهن أن يغطّين صدورهن بشال له اسم خاص وهو سكامختزي Scamachtze.

واليوم التاسع من شهر ذي الحجة هو يوم العبادة الكبير. ففي ذلك اليوم يذهب كل الحجاج إلى جبل عرفات الذي يقولون إن النبي إبراهيم كان عليه أن يضحي بابنه هناك. ويقضون هناك الليل كلّه في الصلاة (الدعاء). ومع فجر ذلك

اليوم ينزلون قادمين إلى مكة. وبعد كل هذه المناسك يطوفون حول المسجد Mosquey، ويقبّلون حجراً قائماً منذ ما بعد بناء (الكعبة)، ويأخذونَ الماء الذي يمر عبر قناة ذهبية في المسجد، ويحملونه معهم كذكرى، أو أثر مع قطعة صغيرة من خشب أسود يُصنع منه السواك. وعندما يعود أحدهم من الحج يطلق عليه اسم الحاج، ويصبحون بذلك منذورين لله (مكرّسين لعبادة الله) ويحرم عليهم شرب الخمر بعد ذلك إلى الأبد»[1].

ويبدي تقرير آخر من خمسينيات القرن السابع عشر تقدماً في المعرفة، وليس في التعصب. فإن جروز Grose تمكن من الوصول إلى المعاني الحقيقية لمناسك الحج بشكل جيد. وقد كتب عن محمد ﷺ قائلاً:

«هو مجرد إنسان، خاضع لكل ما يخضع له الإنسان من عوامل فشل ومن عواطف بعيداً عن وصفه بأنه قدّيس، فهم في مساجدهم وصلاتهم لا يصلّون إليه بل إنهم يشفّعونه للحصول على الرحمة الإلهية. كما أنه لا شيء مما تم الاعتقاد فيه بشكل قوي مثل الحج إلى قبره. فهذه العبادة موجّهة فقط لما يسمى بالكعبة، أو البيت الحرام في مكة، والذي كان لفترة طويلة معبداً للأصنام تم تكريسه بواسطة محمد ﷺ للإله الواحد وحيث احتفظ مطاوعة لعباد الأصنام بالحجر الأسود المشهور الذي عبدوه على أن يمثل «أكبر» Akbar إلههم العظيم، وقبر النبي ﷺ في المدينة يزوره المحمّديون حباً للاستطلاع وتبجيلاً لذكراه. أما المسلمون الهنود Indian Moors فهم عادة ما يعودون من دون أن يروه على الرغم من قربه من مكة»[2].

---

(1) Olearius, The Voyages & travels of the ambassdors pp. 231 - 2. It is hardly necessary to gloss this account in detail. Suffice it to note that parts are astray, but much of the detail, and the corrupt versions of Arabic and Persian words, are near enough to true.

(2) John Henry Grose, A Voyage to the East Indies ... to which is added A Journey from Aleppo to Busserah ' over the Desert, by Mr. Charmichael [Ist French ed, 1758, Ist English ed 1766, 2nd Eng ed 1772, which adds Charmichael] 2nd ed., 2 vols, London, 1772. 1, pp. 175 - 6.

هذه المعرفة المتطورة والإيجابية هي إلى حد ما نتيجة التعليم الجيّد وتوفّر فرص السفر بالنسبة للأوروبيين خلال القرن الثامن عشر. أما الجانب السلبي في هذا فهو مشاعر الاحتقار والشك المستند إلى التفوق التكنولوجي الأوروبي. فمثلاً سفن الشرق الأوسط توصف الآن بأنها لا أمل منها مقارنة بالسفن الأوروبية. لقد كتب مسافر في رحلة من جدة إلى السويس عام 1782م في لغة شديدة السخرية يقول: «إن بناء وإدارة السفن فريدة من نوعها، وأخشى أن أي وصف لها سيعجز عن التعبير عن أصلها. فهي كما أعتقد، مصمّمة بواسطة هؤلاء الذين بنوها لكي تشبه السفن، ولكنها لا تملك قليلاً من خصائص الآلات التي تعمل وفق نظام مختلف تماماً من أي شيء رأيته من قبل»[1].

ولم تكن التجارة في البحر الأحمر ذات أهمية تذكر، وهنا مثال على نوع التمركز حول الذات، والكتابة المقللة من الشأن، والتي أصبحت هي العادة في أواخر القرن الثامن عشر. وقد تأمل فتى إنجليزي متهور بكل أمانة السيادة النامية لبلده قائلاً: «إن تجارة الهند تنمو بشكل كامل في إطار من الروح الإنجليزية والصناعة الإنجليزية، فبينما تكشف سفنهم الجزر التي تقع في المحيط الهادي، وتعود ببضائع محمولة تجعل مستعمراتنا سوقاً للمنتجات الشرقية حيث تذهب سفينة أو سفينتان سنوياً إلى جدة بواسطة حاكم إقليم أركوت Arcot. وتحمل هذه السفن بضاعة وتستورد بالمقايضة منتجات شبه الجزيرة العربية. ولكن هذا يدخل في اهتمام الكابتن، والفائدة الوحيدة التي يبحث عنها الحاكم هي صلاة أو دعاء مائتي أو ثلاثمائة حاج يتم نقلهم على حسابه لكي يؤدّوا نذورهم عند مسجد مكة. وسفنه، هذا الموسم، مزدحمة للغاية بهؤلاء الكذّابين الكسلة حتى أننا لمصلحة الحاكم مع الملاك اصطحبنا أكثر من عشرين منهم في سفينتنا. وكان هذا، بالطبع، شرفاً نتطلع إليه بكل الوسائل، وانتهينا منه في المخا حيث

(1) Henry Rooke, Ravels to the Coast of Arabia Felix and from thence by the Red - Sea and Egypt to Europe, London, 1783, pp. 61 - 2.

نزلوا من السفينة لكي يواصلوا رحلتهم بالشكل الذي يقدرون عليه»[1]. ومثل هذه الأمثلة يمكن مضاعفتها إلى ما لا نهاية.

لقد كتب روف W.R.Roff مُكرهاً عن إخضاع الاحداث ذات الدلالة الدينية المهمة عند الآخرين للتحليل في العلوم الاجتماعية. وأي تحليل بواسطة غير الممكن يجب أن يحاول التعامل مع المعنى الديني المركزي الذي تحمله هذه الأحداث بالنسبة للمشاركين فيها. فعالم الاجتماع سيكون بالطبع مهتماً بتحليل الدلالات الاقتصادية، والسياسية، والاجتماعية، والأيديولوجية للحج، ودوره في التوسع الأيديولوجي أو تعزيز الوضع أو الحالة. لكن هذه الاهتمامات المناسبة لا ينبغي أن يسمح لها بأن تؤدي إلى التعتيم على دينية الحدث المركزية بالنسبة لهؤلاء الذين يشاركون فيه. وتقتبس روف من صوفي مسلم هو أبو يزيد البسطامي Abu Yazid of Bistani قوله عن حجته: «في حجّتي الأولى شاهدت فقط المعبد (الكعبة)، وفي الحجّة الثانية شاهدت الكعبة ورب الكعبة، وفي المرة الثالثة شاهدت الرب وحده»[2]. والحالة الأولى تنطبق على العالم الاجتماعي الغربي الذي يتجاهل المركزية الدينية للحدث، وهي آخر ما يطلبه المؤمن الغارق في دينه. وهدفي تقليد «أبو يزيد» في حجته الثانية، وهو أن أرى الجوانب الدنيوية والروحية في الحج.

الأسماء

تمثل مسألة الأسماء وكتابتها، بالطبع، مشكلة عامة لأي شخص يكتب عن التاريخ غير الغربي، وذلك لأن النقل الصوتي اختلف كثيراً عبر القرون، وتمدّنا مصادرنا الأوروبية دوماً بأشكال محرّفة حقاً. وقد اخترت استخدام

(1) Eyles Irwin, A Series of Adventures in the Course of a Voyage UP the Red Sea ... in the Year MDCCLXXVII, London, 1780, pp. 45 - 6.

(2) See Roffs excellent overview: Roff, «Pilgrimage and the History of Religions" in Martin, ed., Approaches to Islam in Religious Studies, pp. 78 - 86.

الكتابة الأكثر شهرة للأماكن، حتى وإن كانت في بعض الحالات ليست صحيحة. وفي منطقة البحر الأحمر، فإن النطق الصحيح تماماً هو مكة Makkah المدينة AlMadinah، جِدة Jiddah (حتى وإن كانت هذه غير مقبولة عالمياً). وبالنسبة لميناء جنوب البحر الأحمر المخا Al Mukha أو Mukhkhah. وسأستخدم على التوالي مكَّة Mecca، المدينة Medina جدة Jiddah والمخا Mocha. وفي نفس الموضوع حَج hajj في الشكل حَجْ haj أو حَجّ hadjdj، ومرة أخرى سأستخدم الشكل الأكثر شهرة.

ولفظة حج hajj لفظة مركزية تماماً في مناقشتنا، ولذلك فمن المهم توضيح معناها بدقة. والكلمة تعني حرفياً «الخروج» أو «الاتجاه إلى». ومنذ زمن القرآن وهي تعني «الحج إلى مكة» في إشارة إلى الأماكن أحد الأركان الخمسة للإيمان في الإسلام. وهي مستخدمة عامة بهذا المعنى في الأعمال الإسلامية، وتمّ تحديدها بهذا المعنى في المعاجم والقواميس الفارسية والعربية. والكلمة المعتادة للحج عامة هي كلمة «زيارة»، وكلمة «حج» محدودة في الزيارة الأهم وهي زيارة مكة. ولذلك فمن اللحن الواضح أن نكتب «حج الحج» لأن هذا يعني «حج الحج إلى مكة».

وعلى القدر نفسه من الأهمية لمناقشتنا مسألة الاسمين مُخا Mocha ومكة Mecca فإمكانية الخلط هنا كبيرة لأن النقل الصوتي الحديث متشابه وأعني مكة Makkah ومُخَّا Mukhkha وحسب رأي تيبتس Tibbetts يخلط المسلمون والأوروبيون الاثنين[1]. وقد لاحظنا سابقاً خلطاً بين الاثنين في القرن السابع عشر في التقرير الانجليزي لشخص تطهَّر من الخطيئة بعد أن كان في مُخا، وهو ميناء داخل البحر الأحمر لا أهمية دينية له على الإطلاق. ووجدت المشكلة أيضاً لدى الكتّاب المحدثين. فتشير نسخة إرڤين المحققة لمانوتشي Manucci

(1) G.R. Tibbetts, «Arab Navigation in the Red Sea», Geographical Journal, vol. 127, 1961, pp. 328, 344.

إلى أن الناس وصلوا مكة (Mokah)[1] وقد أخطأ إرڤين بالتأكيد فالاسم Mokah «موكا» في الأصل هو مُخا Mocha وهذا الأمر في غاية الأهمية لأننا نقرأ دائماً في المصادر عن سفن من مكة Mecca. وهذا بالتأكيد عبث حتى لو وجد ذلك في بعض المصادر الحديثة لأن مكة ليست ميناء. والذي يجب أن نعرفه إن كان هذا يعني سفناً من المُخا، أو أن المؤلّفين يقصدون سفناً تحمل بضائع من مكة تم تحميلها على ظهر سفينة من الميناء القريب من مكة، وهو ميناء جدة. وتكتب المصادر البرتغالية دائماً عن موانئ مكة، تجارة مكة. ويبدو أنها تستخدم مكة خطأ بدلاً من مُخا، أو أن مكة لفظ عام للبحر الأحمر. وكيف نشرح عبارة «موانئ مكة»؟[2]. وقد وضّح رحالة يسوعي في ستينيات القرن السابع عشر هذا الأمر، لكنه أضاف إلى الخلط بتحديد موقع مُخا خطأ: «إن المسيحيين ممنوعون من دخولها (مكة) وعندما يقولون إن البرتغاليين وغيرهم من المواطنين الأوروبيين يتّجهون إلى مكة، فهي بالفعل تعني ميناء مخا القريب من مكة والذي يقع داخل البلاد»[3]. وتكتب المصادر الهولندية عن سفينة أو سفن من مكة[4] ولكن ماذا عن الطريقة التي يكتب بها بعض المؤلّفين المحدثين مثل «الإبحار من مكة في قارب لتجّار عرب...» أو عن السفر بالسفينة قاصدين مكة[5]. ففي هذه الحالات اتبع المؤلفون المحدثون بدون عناية مصادرهم دون أن يفكروا في حقيقة أن مكة ليست ميناء، وأنه في الغالب إذا كتب مصدر ما مكة، أو شكلاً مختلفاً لهذه الكلمة، فالمقصود بها فعلاً مُخا.

(1) Niccolao Manucci, Storia do Mogor, trans. W Irvine, London, 19057, 4 vols, II, pp. 101 - 2.

(2) Femdo Lopes de Castanheda, Histeria do descobrimento e conquista da India pelos Portugueses, 3rd. ed., Coimbra, 192433, 9 vols, II, pp. 381 - 2; Gaspar Correa, Lendas de India, Coimbra, 1921 - 31, Lisbon, 1969, 4 vols, I, pp. 745, 747, 748.

(3) Correia - Afonso, ed., Intrepid Itinerant, pp. 81 - 2.

(4) Pieter van den Broecke in Azie, ed. W. Ph. Coolhaas, pp. 85, 86. Coolhaas corrects this and says Jiddah must be meant.

(5) Schurhammer, p. 268; Vitorino Magalhaes Godinho, Os descobrimentos e a economia mundial, 2nd. ed., Lisbon, 1981 - 83, 4 vols, III, p. 113.

التقسيم الزمني:

تهتم هذه الدراسة أساساً بالحج من الهند المغولية. والفترة الزمنية المدروسة تمتد من القرن السادس عشر إلى القرن الثامن عشر. ومع ذلك، ففي بعض المناسبات سأستخدم مصادر من فترات سابقة، أو لاحقة، لهذه الفترة المذكورة، وخصوصاً عندما أكتب عن طقوس الحج وشعائره. وكما أشرنا فهذه لم تتغيّر عبر القرون. ولذا نجد وصف إبن جبير من القرن الثاني عشر مشابهاً جداً لوصف بيتس Pitts من القرن السابع عشر، أو وصف بيرتون، أو هورجرونيه من القرن التاسع عشر، ومع ذلك، وبصرف النظر عن الممارسة الفعلية للحجاج، فإنّ لفترتنا وحدة ملحوظة في مجالات أخرى، ويمكن تبريرها كوحدة دراسية. ففي أوائل القرن السادس عشر أثّرت بعض الأحداث في الحج. وكان هذا في هذا الوقت الذي ضُمّت فيه الحجاز إلى الامبراطورية العثمانية التوسّعية القوية. ومنذ القرن الرابع عشر وقع الحجاز تحت حكم مصر المملوكية على الأقل إلى حدّ شريف مكة، وهو الأمين (الحارس) التقليدي الموروث للمدينتين المقدّستين ولمنطقة الحجاز عامة، أبدى ولاءً سياسياً اسمياً للقاهرة. وقد انهزم المماليك أمام الأتراك العثمانيين في 1516 ـ 1517م. وفي يوليو من العام التالي قبل شريف مكة (الشريف بركات الثاني) ما لا يمكن رفضه، واعترف بسيادة اسطنبول.

ونتيجة لهذا، أصبحت المدن والموانئ الرئيسية في الحجاز خاضعة لإشراف عثماني كبير نسبياً، وكان لهذا تأثيره على الحج [1] وكما يقول رايموند اتخذ الحج أهمية غير مسبوقة خلال الفترة العثمانية. فقد أصبح من الممكن سفر قوافل الحج بأعداد كبيرة يصعب حصرها، وربما تقدر بثلاثين أو أربعين ألفاً

(1) Kamal Salibi, A History of Arabia, Delmar, N.Y, 1980, pp. 128, 1389, 149; R.B. Serjeant, The Portuguese off the South Arabian Coast, Oxford, 1963, p. 5; Ashin Das Gu ta, «Introduction II: The Story», in Das Gupta and Pearson, eds, India and the Indian Ocean, pp. 28 - 31.

بالنسبة لهؤلاء القادمين من القاهرة، وبنحو عشرين إلى ثلاثين ألفاً بالنسبة لهؤلاء الذين يتجمعون في دمشق. وهذا يعود إلى أبعاد الإمبراطورية العثمانية ذاتها، ووحدتها السياسية، والجهود المبذولة بواسطة الحكومة العثمانية وممثليها المحليين لتسهيل أداء الحج. ويضاف إلى تبادل البضائع مباشرة حركة نقل هذه الجماهير البشرية وحدها خلال رحلة تستمر عاماً. ويضاف إلى هذا كله النشاط التجاري الذي تقوم به القوافل في الطريق إلى الحجاز وفي عودتها، والذي كان مهماً بالنسبة لكل بلدان الإمبراطورية المتباعدة [1].

وفي الوقت نفسه، حدثت أحداث متشابهة في منطقتين إسلاميتين رئيستين أخريين، ففي الهند وفارس وصلت إلى الحكم ممالك إسلامية مهمّة في أوائل القرن السادس عشر، وأسّست دولاً إسلامية قوية قائمة على أساس من الشريعة والنظام. ففي فارس استولى الصفويون في أوائل القرن على الحكم، وأسّسوا حكماً سياسياً، وفرضوا الإسلام الشيعي على المنطقة التي حكموها. وفي الهند حكم المغول شمال الهند في العشرينيات من القرن السادس عشر. وبعد فترة قصيرة من عدم الاستقرار، أصبحوا في النصف الثاني من القرن، وتحت حكم الحاكم العظيم أكبر، القوة السائدة في شمال الهند وفي أجزاء من وسط الهند. وكما ذكر داس جوبتا كان هناك عندئذ «سلام إسلامي» أقيم في كل هذه المنطقة الواسعة. وقد أدى الاستقرار والإدارة المتقدمة نسبياً إلى الرّخاء. وهذا بدوره جعل من الممكن لمزيد من البشر أن يذهبوا إلى الحج [2]. وكان تأسيس هذا الاستقرار في أوائل القرن السادس عشر نقطة انطلاق واضحة لبحثنا.

إن اختيار تاريخ نهائي أمر ممكن نسبياً لأن الوضع تغير جذرياً في أواخر

(1) Andre Raymond, The Great Arab Cities in the 16th - 18th Centuries: An Introduction, New York, 1984, pp. 8 - 9. For a detailed modem account see Faroqhi, passim. The theme of her book is about Ottoman concern for Mecca and the hajj.

(2) Ashin Das Gupta, «Indian Merchants and the Trade in the Indian Ocean», Cambridge Economic History of India, vol. I, Cambridge, 1982, p. 426.

القرن الثامن عشر. وهناك واجهتان مهمّتان هنا، الأولى عامة، والثانية خاصة. فالعامل العام بالطبع هو انحلال الامبراطوريات الإسلامية الثلاث في القرن الثامن عشر. وقد اهتمت الدراسات الحديثة بإعطاء بعض العوامل التقدمية والمبتكرة في العالم الإسلامي في القرن الثامن عشر التي تجعلنا لا ننظر إلى هذه الفترة على أنها تمثّل انحلالاً وفوضى وتدهوراً لا خلاص منه. فالحقيقة أن هذه الإمبراطوريات انحلت، وكان هذا يعني ظهور قوانين وأنظمة، وتطور أوضاع سفر أكثر صعوبة، ورعاية حكومية أقل لقوافل الحجاج والرحالة عن طريق البحر.

ويمكن النّظر إلى هذا الانحلال على أنه نتيجة أو وضع مسبق لظهور السيادة الغربية في العالم الإسلامي ولأن المناطق لم تستعمر في القرن الثامن عشر، فيما عدا أجزاء من الهند، فإن الميزان العالمي تغيّر تغيّراً جذرياً، ولذلك لدينا تبرير كافٍ في رؤية هذه الإمبراطوريات الثلاث على أنها تمثّل الأقوى في العالم حوالى 1600. ولم يعد هذا هو الحال بالتأكيد بعد مرور قرنين. ففي 1800، انضمّ العالم الإسلامي وآسيا بشكل عام إلى نظام عالمي مركزه وحكمه في يد أوروبا الغربية الرأسمالية. وقد أدى خضوع آسيا للغرب، وبخاصة لإنجلترا، إلى نشر نتائج مهمّة لكل جوانب الحج. وفي المجال الأوسع، تغيّر سياسات واقتصاديات العالم الإسلامي، غالباً ما دُمِّرت بسبب هذا الخضوع الجديد، وكان هذا مثبتاً في مجال الحج.

أما السبب الخاص الذي يجبرنا على أن نختم هذه الدراسة بالقرن الثامن عشر فهو ظهور الحركة الوهابيّة الإصلاحية في شبه الجزيرة العربية نفسها. فهذه الحركة السائدة بالمملكة العربية السعودية منذ عشرينيات القرن العشرين منذ تولي حلفائها السياسيين (الدولة السعودية) الحكم في المنطقة.. بدأت كردّ فعل لما رآه مؤسسها محمد بن عبد الوهاب على أنه بدع في الإسلام. وقد توفي في أوائل التسعينيات من القرن الثامن عشر، لكن معارضته لعبادة الأولياء وغير ذلك

من الممارسات التي وفقاً لرأيه لم تمنع في زمن النبي ﷺ. لكنها نفذت بواسطة أتباعه وأصبحت الحركة سياسية وعسكرية. وفي عام 1802 احتل الوهّابيون مركز الشيعة الكبير في كربلاء وطهّروه. وبعد عام تلقّت مكة نفس المعاملة، وكذلك المدينة في عام 1805. وكان تأثير هؤلاء المتطهرين المتزمّتين على الحج قد اتضح من تقارير تعود إلى أوائل القرن التاسع عشر[1]. وفي عام 1819 فقدوا قوّتهم السياسية على يد محمد علي والي مصر بالنيابة عن السلطان العثماني، لكنّ تأثيرهم على الدّين بقي قوياً، وامتد حقاً إلى معظم أجزاء العالم الإسلامي. وقد ضربوا في هذا مثلاً على أن الطريقة التي يمارس بها الإسلام في مكة كانت دائماً ذات مكانة خاصة في بقية العالم الإسلامي، ولأغراضنا الحالية، فإن ظهور الوهابيين بالإضافة إلى الانحلال العام للعالم الإسلامي سياسياً، واقتصادياً يعطينا نقطة نهاية مناسبة لدراستنا.

(1) See Ali Bey, Ravels, and generally for the Wahhabis in the Hijaz see Gerald de Gaury, Rulers of Mecca, London, 1951, pp. 181 - 242, and Edward Mortimer, Faith and Power: the Politics of Islam, New York, 1982, pp. 56 - 79.

الفصل الثاني

الحج في أوائل العصر الحديث

قافلة منطلقة من القاهرة إلى مكة

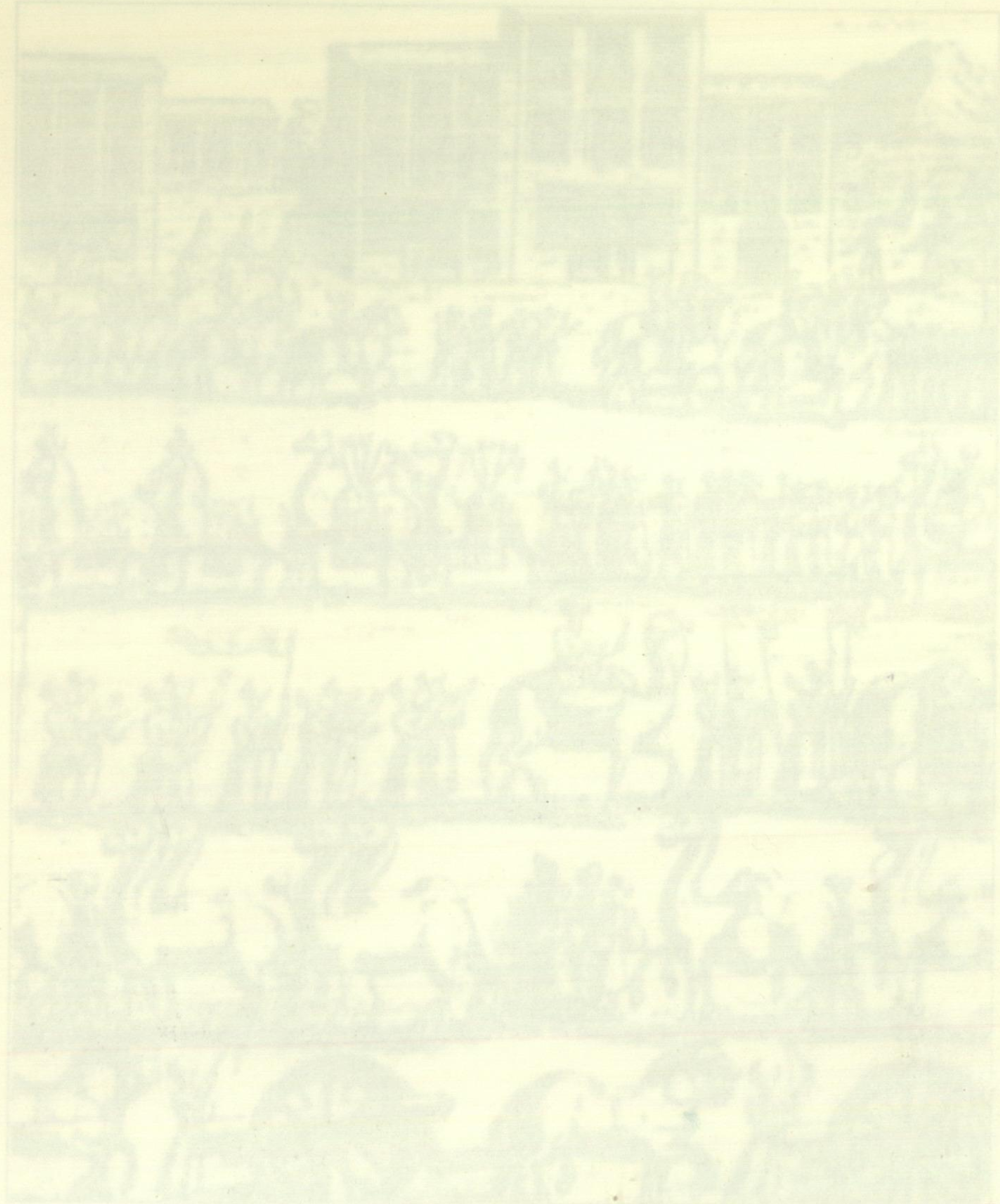
الفصل الثاني

الحج في أوائل العصر الحديث

إن الحج الإسلامي الأكثر أهمية هو الحج إلى مكة في الوقت المحدد لذلك، أي الحج المشار إليه على وجه الصحة باسم الحج، لكن المسلمين يحجّون إلى أماكن أخرى ذات أهمية دينية.

فالمسلمون عادة ما يزورون الأضرحة، وكثير منها قبور مرتبطة ببعض الشخصيات الإسلامية الشهيرة. وهذه الزيارات تسمّى زيارة، وقد تستوعب عدداً كبيراً من الناس. وأشار كزافييه دي بلانهول Xavier de Planhol إلى زيارة مائتين وخمسين ألف شخص لأضرحة في السنغال في عام 1937، ومئات الآلاف لموقع في دلتا النيل، ونحو مائة ألف بالجزائر. وبالمقارنة، بلغ عدد الحجاج إلى ثلاثمائة ألف عام 1912. ومائتين وخمسة وعشرين ألفاً في عام 1927 [1] وأكثر القبور شهرة قبر النبي ﷺ في المدينة، وعادة ما تكون الزيارة هناك مرتبطة بالحج الفعلي. وعلى القدر نفسه من الأهمية تأتي زيارة قبور الأولياء من الصوفية، الذين ينظر إليهم على أنهم أصحاب قدرات خاصة، مثل القدرة على

(1) Xavier de Planhol, The World of Islam, Ithaca, 1959, pp. 73 - 4.



مغفرة الذنوب وعلى تحقيق النجاح الدنيوي، وضمان ولادة طفل ذكر، أو غير ذلك من الصّفات. ويعطينا تقرير من أوائل القرن الثالث عشر الميلادي قائمة بعدد من المواقع المقدسة الممتدة من إسبانيا حتى إيران، والتي كانت مقصد الزوار[1]. وكان أغلب الزوار من النساء، وشملت الزيارات أضرحة الأولياء والفقراء والنسّاك وخانقاهات المتصوفة والمزارات، والمساجد، وقبور الأولياء Pirs، والشهداء والمتصوّفة المشهورين[2].

ويأخذ المسلمون في رحلاتهم وقتاً لزيارة الأضرحة المعروفة، أو أي مكان آخر على الطريق له أهمية دينية. وفي رحلاته من وإلى الهند في خمسينيات القرن السادس عشر لم يترك سيدي علي قبراً أو ضريحاً في رحلاته دون أن يزوره[3]. وقد قضى بوي مونسون Puey Monson بعض الوقت حوالى 1600 يشاهد ويرى، ويزور الأضرحة في القاهرة[4]. وفي مكة والمدينة العديد من الأماكن المرتبطة بالنبي ﷺ، وأسرته القريبة، وأتباعه، وصحابته، وذلك بخلاف قبره ﷺ. ويعطي القزويني قائمة بالأماكن في مكة من بينها منازل خديجة، وعائشة، وأبي بكر، ومكان ميلاد محمد ﷺ وعلي، والعديد من المساجد والمقابر[5].

(1) Abu al - Hasan Ali ibn Bakr al - Harawi, Guide des Lieux de Pelerinage, trans. Janine Sourdel - Thomine, Damascus, 1957.

(2) Surinder Mohan Bhardwaj, «Non - Hajj Pilgrimage in Islam: a Neglected Dimension of Religious Circulation», typescript, 1989. My thanks to Prof. Bhardwaj for letting me see this excellent paper.

(3) Sidi Ali Reis, The Travels and Adventures of the Turkish Admiral Sidi Ali Reis in India, Afghanistan, Central Asia and Persia during the years 1553 - 1556, trans. A. Vambery, London, 1899, pp. 2 - 3, 5 - 7, 8, 9, 32, 35, and passim.

(4) Henry Bigot, «Les strophes du pelerin de Puey Mongon (Voyage h la Mecque a la fin du XVIe siecle) avec preface, traduction et commentaire», Revue Tunisienne, 1916, pp. 101 - 3.

(5) Mulla Safi - ud din Qazwini, «Anis - ul hujjaj», trans. A. Jan Qaisar and Z. Islam, 71 pp. typescript, cited as «Qazvini», c. II, p. 10. For longer lists for Mecca and Medina, see Harawi, pp. 197 - 217.

وتكون مثل هذه الزيارات الطويلة ذات طابع تطوّعي، وهذا ما يميزها عن الحج الذي هو فريضة. وعندما يصل الحاج إلى مكة يستطيع أن يؤدي ثلاث زيارات (حجج) مختلفة. فمعظم الحجاج يأتون للحج ذاته، وإذا كانوا محظوظين فهم يحجون الحج الأكبر. وهذا حج سعيد على وجه الخصوص، لأنه في بعض الأعوام يقع الوقوف على عرفات في يوم جمعة. فإذا حدث ذلك، فإن عدد الحجاج من المتوقع أن يتضاعف، لكن من الصعب التنبّؤ متى سيحدث هذا، وذلك لأن التقويم كلّه محكوم بواسطة القمر. ولا يمكن تكهّنه بدقّة. وقد وصف هذا رحالة فرنسي في أوائل القرن السابع عشر وصفاً جيداً بالنسبة إلى الحجاج من مالديفيا. «يبدأ الصوم (رمضان) مع الشهر الجديد، وينتهي مع القمر الجديد التالي. لكنه لا يبدأ بالضبط مع بداية القمر الجديد، بل عندما يشاهدونه، ولذلك فهو في بعض الأماكن والجزر يبدأ متأخّراً يوماً أو متقدماً يوماً حسب موعد رؤيتهم للهلال. والشهور تحسب بالطريقة نفسها، فلا يبدأ الشهر الجديد حتى تتم رؤية القمر. وهي قد تكون رؤية غير مؤكدة عندما تكون السماء مظلمة وكثيرة السحاب. وفي بعض الأحيان تختلف الشهور في أماكن مختلفة»[1] وهكذا لا يتأكد الإنسان من الذهاب إلى الحج الأكبر حتى تتمّ رؤية قمر شهر ذي الحجة. ولقد كان القزويني الحاج الهندي محظوظاً حيث يقول: «إنها إحدى اللحظات السعيدة من هذا العام أن يوم عرفات كان يوم جمعة، وتمّ تقديم الأضحيات في يوم السبت. ووفقاً لمعظم الناس، وبخاصة أهل مكة، فإن حج هذا العام حج أكبر كما كان في الماضي في عام فتح مكة»[2].

لقد وُصف الحج العادي كثيراً. فالإحالات الخاصة بالمناسك الفعلية

(1) The Voyage of Francois Pyrard of Laval to the East Indies, the Maldives, the Moluccas and Brazil, trans and ed. Albert Gray, London, Hakluyt, 1887 - 90, 2 vols, I, pp. 134 - 5.

(2) Qazvini, p. 57.

والاحتفالات الدينية يمكن أن توجد في التقارير العديدة، والأوصاف المذكورة في الفصل الأول. والحج يكون في الأيام العشرة الأولى من الشهر الإسلامي «ذو الحجة»، وهو الشهر الثاني عشر من السنة الإسلامية القمرية. ويجب أن نتذكّر أنه بالمقارنة مع التقويم الشمسي الغربي ينقص التقويم الإسلامي عشرة أيام، وأحد عشر يوماً كل عام. وعلى مدى اثنين وثلاثين عاماً، أو ثلاثة وثلاثين عاماً يمر الحج بدورة كاملة من الفصول. فأحياناً يتم أداء الحج في الطقس البارد، ويتحرك وقت الحج ببطء حتى يقوم الحاج غير المحظوظ بأداء الحج في آخر مواسم شبه الجزيرة العربية. وبعد خمسة عشر عاماً من هذا يعود الحج ليؤدى في الطقس البارد، وهكذا داخل هذا النظام الدائري، وتؤدى المناسك المهمة جداً من الثامن حتى العاشر من ذي الحجة، ومع ذلك، فمعظم الناس يأخذون وقتاً أطول من هذه الأيام الثلاثة[1]. وتعتبر بعض السلطات أيام الحج الأساسية ممتدة لخمسة أيام أو ستة أيام. ويدعي تقرير حديث إن الحج يبدأ في اليوم الثامن ويشتمل على اليوم التاسع في عرفات، ورجم الشيطان في منى في العاشر، والعودة إلى مكة، وأداء الطواف حول الكعبة، ويختتم الحج في اليوم الثالث عشر من ذي الحجة[2].

والنوع الثالث من الحج هو الحج الأصغر، أو العمرة، ويمكن تأديته في أي وقت في العام فيما عدا وقت الحج. وهناك بعض الأوقات خلال العام يفضَّل أداء العمرة فيها. وهكذا ارتبطت، ومن هذه الأوقات شهر رجب[3]. والعمرة تتضمن فقط الطواف حول الكعبة والسعي بين الصفا والمروة. وعادة ما يقوم

(1) Mohamed Amin, Pilgrimage to Mecca, London, 1978, pp. 18 - 19, and Encyclopedia of Islam, Leiden, 1960, 2nd. ed., s.v. hadjdj.

(2) Gwyn Rowley and Soleiman A. El - Hamdan, «Once a Year in Mecca», Geographical Magazine, vol. 49, 1977, pp. 755.

(3) Muhammad ibn Ahmad ibn Jubair, The Travels of Ibn Jubayr (11831185 AQ, trans. R.J.C. Broadhurst, London, 1952, pp. 127,135 - 6.

الناس بالاثنين معاً. وقد أدى ريتشارد بيرتون عمرة مباشرة بعد أن أدى الحج[1].

وقبل ستة قرون قضى ابن بطوطة أربعة أعوام في مكة من 1327 وحتى 1330. وبخلاف أوقات الحج يخبرنا ابن بطوطة «لقد قضيت أفضل أيامي حيث شغلت بالطواف وأعمال التقوى، والأداء المتكرر للحج الأصغر (العمرة)[2].

وفي القرن السادس عشر، بقيت الأميرة المغولية جولبدان سنوات عدة، وقامت بأداء عدة عمرات أو حجات صغيرة[3]. وحتى اليوم، يطيل بعض الحجاج إقامتهم في المملكة العربية السعودية ليجمعوا بين الإجازة والمشاهدة من ناحية، وبين واجباتهم الدينية من ناحية أخرى.

ويمكن الإشارة إلى أمرين مختلفين باختصار:

أولاً: يقول القزويني إن هناك ثلاثة أنواع من الحجاج: هؤلاء الذين حجّوا، وهؤلاء الذين اعتمروا، وهؤلاء الذين جمعوا بين الحج والعمرة[4]. وفي الزمن المريح الذي كتب فيه القزويني، يقوم بعض الناس بالجمع بين الاثنين معاً كأمر اعتيادي، ثم يتجه في الرحلة إلى المدينة لزيارة قبر النبي ﷺ وقبور مشاهير المسلمين المدفونين هناك. أما الحجاج القادمون في قوافل مدعومة حكومياً من القاهرة أو دمشق، وهم يكونون غالبية الحجاج، فلم يكن في مقدورهم إطالة البقاء لأنهم مرتبطون بمواعيد وجدول محدد، **ثانياً**: بينما الحج مهم ومركزي، فإن أي زيارة لمكة وفي أي وقت لها فضلها. فالمدينة (مكة) المليئة بذكريات خاصة بحياة النبي ﷺ وبالتاريخ الإسلامي المتأخرة، هي مدينة مقدسة ومكرمة. فحتى لو أن الإنسان لم يتمكن من أداء الحد الأدنى من

(1) Richard Burton, Personal Narrative of a Pilgrimage to alMadinah and Meccah, London, 1898, 2 vols., II, pp. 241 - 6.

(2) Ibn Battuta, The Ravels of Ibn Battuta, trans. H.A.R. Gib Cambridge, Hakluyt, 1958 - 71, 3 vols., pp. 355 - 9.

(3) Ehwajah Nizamuddin Ahmad, The Tabaqat - i - Akbari, trans. B. De, Calcutta, 1911 - 40, 3 vols., II, p. 557.

(4) Qazvini, pp. 23 - 4.

الطقوس المرتبطة بالعمرة فإن مجرد الصلاة في المسجد الحرام، وتقبيل الحجر الأسود في الكعبة يعدّ من الفضائل. وكما ذكر يوي مونسون في قصيدته التي وصف فيها حجّه حوالى عام 1600: «هكذا وصلنا إلى مكة، هذه المدينة المقدسة ذات الأبواب المباركة والجدران المبجّلة، وأسقفها الفاخرة، والمدينة كلّها مباركة، ومن يذهب إلى هناك يتلقى المغفرة»[1].

وقد اعترف بالحج على أنه شأن مركزي في مدينة مكة، وكما يشير هورجرونيه: «نرى كيف أن الحياة الاجتماعية كلها تجد في الحج مركزها الرئيسي. والتقويم الإسلامي بسنته القمرية له أهمية عملية عظيمة هنا». فحياة المدينة كلها تدور حول شهر الحج[2]. لكن أهمية الحج فاقت دور المدينة التي يقع فيها الحج. فالحج أحد الأركان الخمسة وفريضة على كل المسلمين القادرين على القيام بالرحلة، وأهمية الحج وضعت في القرآن نفسه حيث إن المؤمن مطالب بأداء الحج والعمرة لله. وقد أخبر المؤمنون أن الحج إلى بيت إبراهيم واجب على الإنسان، وفي النهاية يقول الكتاب الكريم: ﴿وَأَذِّن فِي ٱلنَّاسِ بِٱلْحَجِّ يَأْتُوكَ رِجَالًا وَعَلَىٰ كُلِّ ضَامِرٍ يَأْتِينَ مِن كُلِّ فَجٍّ عَمِيقٍ﴾[3] (الحج: 27).

الحج يتكون من أشياء عدة. فهو حادثة اجتماعية، وآلية لتقوية وتطهير الإسلام، وربما هو أيضاً مناسبة اقتصادية، وله أيضاً عدة مضامين سياسية، إنه رحلة مثيرة وشاقة، وهو أيضاً ناقل عظيم للمرض. لقد قال مصري من القرن الرابع عشر إن القافلة من القاهرة أخذت معها إمدادات من الطعام والماء، وأدوية، وعقاقير، وأطباء وكحالين (أطباء عيون) ومغسّلين للموتى، ذلك كله في اتساق مع موت في الحج يضمن دخول الجنة[4].

(1) Bigot, p. 106.

(2) C. Snouck Hurgronje, Mekka in the Latter Part of the Nineteenth Century, Leiden, 1931, pp. 39, 80.

(3) Mohammed Marmaduke Pickthall, trans., The Meaning of the Glorious Koran, New York, n.d., II, p. 196; 111, p. 97; MI, p. 27.

(4) G.E. von Grunebaum, Muhammadan Festivals, London, 1976, P. 39.

وأشار الدكتور جون فراير John Fryer في عام 1677م إلى عودة سفن أسطول جدة إلى سورات Surat محملة بالدين والطاعون[1]. إن أداء الحج يؤدي إلى ارتفاع في المقام الاجتماعي وربما أداء بعض الناس لهذا الغرض. ولكن أولاً وقبل كل شيء، الحج حادثة دينية[2].

والحج قد يعني أشياء مختلفة لأناس عديدين، فهو بالنسبة إلى الغالبية المسلمة من أهل السنة البسطاء تجربة دينية غامرة، وهو مناسبة العمر كله. وبالنسبة إلى الصوفي فإن قائمة مناسك الحج أقلّ أهمية من الحال الصوفية المرتفعة التي يمكن تحقيقها من خلال الزيارة والتأمل في أماكن مرتبطة بالمرشد الأعظم للجميع، النبي ﷺ[3].

هؤلاء المتصوفة، يتبعون بالتأكيد المناسك المفروضة والشعائر، لكنهم يدّعون أن صفة وطبيعة تجربتهم أكثر عمقاً وروحانية، وفردية من تجربة المسلم العادي. الحج، إذن، والتجربة المكية بكاملها شبيهة بالممارسات الصوفية الأخرى، مثل التأمل، الغناء والرقص والتحكم في التنفس. وفي النهاية كل هذه الممارسات القصد منها تقريب الصوفي من الاتحاد مع الله.

والصوفية كلّهم تقريباً ينظرون إلى النبي ﷺ وإلى صهره على أنهم صوفيون Pirs (فقراء) عظام، ولذلك فإن المناسك التي وضعها النبي ﷺ، والأماكن المرتبطة بحياته ممتازة بالنسبة إلى احتياجات الصوفي.

(1) Dr. John Fryer, A New Account of East India and Persia, London, Hakluyt, 1909 - 15, 3 vols., 111, 163. This printed edition of Fryer has «Pelf» instead of «Pestilence», but this is incorrect. K.N. Chaudhuri points out that the word «Pelf» was misread. The manuscript in fact reads «Pestilence». K.N. Chaudhuri, Asia before Europe: Economy and Civilisation of the Indian Ocean from the Rise of islam to 1750, Cambridge, 1990, p. 399, f.n. 52.

(2) For a fuller discussion of the motives of pilgrims from early modern India, see my «Pious Passengers: Motivations for the Haji from Early Modem India», in K.S. Mathew, ed., Studies in Maritime History, Pondicherry, 1990, pp. 112 - 26.

(3) For a useful sketch of the activities of sufis on the haj see G.E. von Grunebaum, Muhammadan Festivals, London, 1976, pp. 47 - 9.

والحج مختلف قليلاً عند المسلمين الشيعة، فبخلاف الاختلافات العقيدية المعروفة (فالشيعي مثلاً لا يزور قبور الخلفاء الثلاثة الأوائل) نجد أن الحج بالنسبة إلى الشيعة له مناخ صوفي وتعبدي أكبر. لقد ذكر رحّالة إنجليزي من القرن السابع عشر عن الحجاج الفرس: «إن بعضهم يعتقد أن أفضل قبيلة لا تطهر حتى يعظّموها بعمل ديني، ولذلك فهم لا يرتاحون حتى يغسلوا هذه الأقذار التي تجعلهم ينطلقون على الأقدام إلى قبر محمد ﷺ ولا يعودون حتى يزول كل الدّرن السابق، ويصبحون مسلمين طاهرين حقاً وهو أقوى تأكيد (للإيمان) بعد الختان، لأن ذلك وقت الفرح والسعادة وهذا وقت العمل والسَّفر وبهما يثبتون لأنفسهم استحقاقهم لما قدّمه لهم الوالدان وهذه مهمّة مفروضة على المهتدين الجدد منهم»[1].

ويتفق العلماء المحدثون على أهمية الحج على الرغم من اختلافهم حول هذه الأهمية اختلافاً عظيماً. وقد اختصر مارشال هودجسون المسألة بقوله: في «مغامرة الإسلام»: «في الحج نفسه يخطّط كل مسلم ثري لكي يشارك فيه على أنه رحلة الحياة العظمى ليس فقط كعمل تقوى، بل كمغامرة أو رياضة روحية تعليمية شخصية، بل وربما أحياناً مناسبة سياسية. وهو يتجاهل المضامين الاقتصادية المحتملة»[2]. وأشار وليم روف Roff مستعيناً بعمل فيكتور تيرنر إلى بعض العناصر الاجتماعية للحج. فهو يقول: «إن غموض الرحلة من القلب إلى المركز والتي هي رحلة توبة وهروب من قيود الحياة العادية في الوقت نفسه، وهجر للفردية إلى حياة جماعية مشتركة ذات شعائر واحدة، واكتساب ودعم للأفكار الإسلامية، ورمزية دخول الأرض المقدسة في ملابس الإحرام، والعودة إلى الوطن في لباس عربي. . . كل هذا يشهد في حالة تحوّل تحتمل معها معنى

(1) Dr. John Fryer, A New Account of East India and Persia, London, Hakluyt, 1909 - 15, 3 vols., III, p. 80.

(2) Marshall G.S. Hodgson, The Venture ofislam, Chicago, 1974, 3 vols., II, p. 151.

عميقاً للمعتقد الإسلامي ووجهات النظر الإسلامية، وللقيام بأدوار معينة داخل الأمة»[1].

وقد تمّ التعبير عن هذه الاتجاهات المتعددة في تقرير إنجليزي متعاطف وعارف من أواخر القرن الثامن عشر. يقول روك Rooke: «إن الحماسة التي يبديها المسلمون، والمشاقّ والمعاناة التي يتحمّلونها من أجل أداء هذه التحية لنبيّهم أمر رائع. فهم يفدون على مكة من كل أركان البلدان المحمّدية، ويقومون بأكبر الرحلات صعوبة ومشقة. والقسم الفقير من هؤلاء الحجاج يعتمدون على الصدقات مصدراً لمؤونتهم ولا يصل منهم إليهم ما يكفي لذلك سوى لقمة خبز وماء. إن الغرور الباطل، والدين، والشعوذة، والتجارة هي الأسباب الرئيسية الأربعة لهذا الحج السنوي.

فالمسلم الذي زار مكة يكسب درجة اللقب «حاج» إلى اسمه أينما تمّ التحدث معه. إن حضوره إلى هناك مرة واحدة في حياته على الأقل فريضة مطلوبة في عقيدته. وكثيرون يقومون بالزيارة وفاءً لقسم أو نذر تم الالتزام به في وقت خطر. وآخرون ممن قضوا حياة فاسقة يذهبون إلى هناك من أجل الحصول على المغفرة قاصدين الإصلاح. وآخرون يذهبون لأهداف تجارية. والكل يتخيّلون الأفضل لأنفسهم بوجودهم هناك. ومن هذا الاعتقاد ربما كثيرون يصبحون هكذا كما تصوّروا»[2].

كيف وصل الحجاج إلى مكة في أوائل العصر الحديث؟ الإجابة السريعة هي: وصلوا بصعوبة. فبصرف النظر عن الطريق الذي يسلكونه كانت الرحلة

(1) William R. Roff, «Islamic Institutions in Muslim Southeast Asia and cognate phenomena in the Indian sub - continent», in D. Rothermund, ed., Islam in Southern Asia, Wiesbaden, 1975, P. 11.

(2) Henry Rooke, Ravels to the Coast ofArabia Felix and from thence by the Red Sea and Egypt to Europe, London, 1783, p. 77.

طويلة، وشاقة، وخطيرة[1]. وكمثال حاد على هذا فإن الحجاج القادمين من غرب أفريقيا قبل هذا القرن استغرقت رحلتهم عامين على الأقل، وأحياناً ثمانية أعوام لإكمال رحلة العودة[2]. إنه من المثير للاهتمام حقاً، كما سنرى، أن وقتاً طويلاً قضي في الرحلة أكثر من الوقت الذي يقضى في مكة ذاتها. لأنه في بعض الأحيان الرحلة التي تستغرق ستة شهور أو أكثر يبقى منها شهر واحد في مكة والمدينة. والرحلة مكلفة حتى بالنسبة إلى هؤلاء، وهم الأغلبية، الذين رحلوا وهم بسطاء إلى حدّ كبير. لقد تلقى القزويني تمويلاً لرحلته من زبونيسا Zib-un-nisa ابنة أورنجذب الراعي العظيم للعلم والفنون في عصره، لكن رحلته للحج كلفته رغم ذلك ألف ريال سعودي[3] ولذلك فلا يجب التهوين من شأن التزام هؤلاء الذين قاموا بالحج. كما أنه لا ينبغي إنكار عنصر المغامرة والجدة. فالرحلة مغامرة، وهي خروج طويل على اهتمامات الحياة اليومية، وهي رحلة مقرّرة ومقبولة بسبب أهميتها الدينية.

لقد أحدث ظهور الإسلام تغييرات عميقة في طرق التجارة في الشرق الأوسط. وقد كانت مكة مركزاً تجارياً على قدر كبير من الأهمية قبل عصر النبي ﷺ وخلال عصره[4] لكن انتشار الإسلام، ومطالب الحج، تسببت في بعض التغيرات في الطرق الموجودة حيث تم توسيع الطرق القديمة لأن زيادة عدد المسلمين زادت من حركة الحج. وينطبق هذا على الطرق التي تربط مكة

(1) 27. See Suraiya Faroqhi, Herrscher iiber Mekka: Die Geschichte der Pilgerfahrt, Munich, 1990, pp. 18 - 19 for an excellent map of land routes leading to Mecca.

(2) I.M. Shair and P.P. Karan, «Geography of the Islamic Pilgrimage», GeoJournal, 111, 6, 1979, p. 600.

(3) Sadashiv Gorakshkar, «An Illustrated Anis al - Haj in the Prince of Wales Museum, Bombay», in Robert Skelton et al, eds, Facets OfIndian Art, London, V and A Museum, 1986, p. 158. For Zebun - nisa see Jadunath Sarkar, Studies in Aurangzib's Reign, 3rd ed. London, 1989, pp. 90 - 98.

(4) Though Patricia Crone's excellent book casts some doubt on this; see Meccan Trade and the Rise of Islam, Princeton, 1986.

بمصر وسوريا، واليمن، والخليج الفارسي العربي. كما ظهرت طرق جديدة، وهي الطرق التي ربطت مكة بالعراق، وفارس وعُمان. وقد نتج عن ظهور الإسلام تركيز فريد على مدينة واحدة هي مكة، وفي وقت محدد من العام. فالقوافل يتم تحديد توقيت معيّن لها لكي تصل إلى مكة مبكراً في شهر ذي الحجة.

هذا المطلب، أصبح من الضروري الوفاء به بحزم، وإلا فإن الوقت الصحيح للحج سيضيع، وتنتفي مع ذلك تأدية الفريضة، وقد أدرك بيرارد Pyrard هذه النقطة بشكل صحيح على الرغم من أنه وقع في الخطأ الشائع وهو الاعتقاد أن هدف الحج زيارة قبر محمد ﷺ في مكة. فقد كتب عن: «اليوم المقدس الذي يجتمع فيه الحجاج المحمديون في مكة لزيارة ضريح محمد ﷺ. وتمارس في هذا اليوم ممارسات دينية أكثر من بقية العام. ففي هذا اليوم يفدون من كل أرجاء العالم. وعندما يصلون أحياناً متأخّرين جداً بعد أن ينتهي كل شيء كان عليهم أن ينتظروا عودة الحج بعد عشرة أشهر أو أحد عشر شهراً»[1].

ولدينا تقرير مفصّل عن قافلة حج في القاهرة في عام 1565[2]: تركت القافلة القاهرة في 9 مايو 1565 ووصلت إلى العقبة في 5 يونيو، ووصلت إلى ينبع (ميناء المدينة) في 22 يونيو، ووصلت إلى مكة في 3 يوليو 1565. وفي 23 يوليو مع تمام الحج، تركت القافلة مكة، وقضت الأيام الأربعة الأولى من أغسطس في المدينة قبل أن تعود إلى مصر. هذه الأوقات محددة بالضبط لأن الفترة من 3 يوليو وحتى 23 يوليو، وهو وقت إقامتهم في مكة، تقابل في التقويم

(1) Pyrard, I, p. 143.

(2) G. Levi Della Vida, «A Portuguese Pilgrim to Mecca in the Sixteenth Century», Muslim World, XXXII, 1942, pp. 288 - 9; see also Jacques Jornier, Le Mahmal et la caravane Egyptienne des pelerins de la Mecque (XIII - XX siecles), Cairo, 1953, for copious analysis. For an account of the Egyptian caravan in the 1920s, which shows very little change as compared with our period, see S. Bey Spiro, The Moslem Pilgrimage, Alexandria, 1932.

الإسلامي الفترة من 4 إلى 24 من شهر ذي الحجة عام 972هـ. وتقام مناسك الحج من الثامن إلى العاشر من ذي الحجة. وفي 1740 هاجمت عصابات قافلة حج آتية من دمشق، وقُتل ثلاثة من أعضائها. وأراد زعيم القافلة أن يهاجم المكان لينتقم لموت رفقائنا غير المحظوظين، لكن نُصح بالعدول عن المغامرة من خلال تدخّل كبار رجال القافلة الذين وضّحوا له أنه في حالة التأخير فإن موعد أداء فريضة الحج سينتهي قبل أن نصل إلى مكة»[1].

أصبحت مكة المحطة النهائية (محطة الوصول) بعد أن كانت محطة على الطريق. أصبحت المكان الذي يصل إليه الناس ليؤدوا فريضة الحج، ثم يلتقون عائدين إلى بلادهم. لكن كانت هناك تغييرات مع مرور الزمن يفرضها الوضع الأمني على الطرق. فإذا كان الوضع السياسي ضعيفاً، فإن البدو الغزاة يجدون مجالاً للنهب. وكان النهب يمثل مشكلة، وبالتالي تنخفض أعداد الأشخاص الذين يغامرون بالرحلة. وكان هذا الوضع حاداً حتى أوائل القرن السادس عشر الميلادي، وقبل تأسيس ما يمكن تسميته بالسلام العثماني Pax Ottomanica. وأيضاً في أواخر القرن الثامن عشر عندما ازداد تأثير المعارضة الوهابية لجوانب كثيرة من الحج التقليدي، وللممارسات الإسلامية في مكة بشكل عام، وبعد نهب مكة في 1803 توقفت القوافل المعتادة لعدد من السنوات[2].

ولدينا تقارير عن كل الطرق الرئيسية المستخدمة للوصول إلى مكة خلال فترتنا. وعن الطريق البحري من الهند، لدينا وصف مفصّل في رواية القزويني. وقد قام أ. جان قيصر بتحليل الجزء الخاص برحلة البحر من سورات إلى جدة في هذا التقرير. ونحيل القارئ إلى هذا الجزء ليحصل على انطباع عن

(1) Francis Gladwin, trans, The Memoirs of Khojeh Abdulkurreem (of Kashmir), Calcutta, 1788, pp. 133 - 4.

(2) Russel King, «The Pilgrimage to Mecca: Some Geographical and Historical Aspects», Erdkunde, 26, 1972, p. 63.

المضايقات، والمخاطر، والمعاناة المصاحبة لهذا الطريق في أواخر القرن السابع عشر[1]. وقد استغرق حجه اثني عشر شهراً حيث وصل إلى سورات في الثالث في شهر رمضان 1807هـ (9 نوفمبر 1676)، وبعد اثنين وأربعين يوماً، وفي الخامس عشر من شهر شوال وصل إلى «سلامة راس» حيث انطلقت سفينته مبحرة مع خمس سفن أخرى. وقد وصلوا مكة في الوقت المضبوط حيث دخلوا المدينة بعد ستة وأربعين يوماً من مغادرة سورات وذلك من الثالث من ذي الحجة. وفي الثامن من ذي الحجة، وفي الوقت المحدد، غادروا إلى عرفات. وقد غادرت القافلة المصرية الكبيرة إلى المدينة في الخامس والعشرين من ذي الحجة، ومن بعدها بأيام قليلة غادرت القافلة السورية وذلك في الثاني من شهر محرم 1088هـ. وقد تأخر القزويني في مكة ثم غادرها إلى المدينة في الثالث والعشرين من محرم (28 مارس 1676) وذلك بعد أن قضى تسعة وأربعين يوماً في مكة[2].

وقد أشار القزويني إلى القوافل الرائعة والمتميزة من دمشق والقاهرة. وحقاً كانت هاتان القافلتان دائماً الأكبر والأغنى[3]. ويعود ذلك جزئياً إلى الرعاية العثمانية، بالإضافة إلى أنهما تمثلان أكبر مراكز الإسلام سكّاناً. ولدينا وصف عام معاصر وممتاز لهما من أواخر القرن الثامن عشر: «تتكون هذه القوافل السنوية من حلب إلى القاهرة إلى مكة غالباً من ثلاثين، أو أربعين ألف نسمة، تحت سلطة حكومة عسكرية ويرأس القافلة ضابط يسمى أمير الحج، يعينه السيد الكبير Grand Signor. ويُعدّ أمير الحج الأوامر للجنود ويصدرها

(1) A. Jan Qaisar, «From Port to Port: Life on Indian Ships in the sixteenth and seventeenth centuries», in Ashin Das Gupta and M.N. Pearson, eds., India and the Indian Ocean, 1500 - 1800, Calcutta, 1987, pp. 331 - 49.

(2) Qazvini, pp. 1 - 2, 55 - 6, 58. For detail on navigation, but not trade or passengers, in the Red Sea, see G.R. Tibbetts, «Arab Navigation in the Red Sea», Geographical Journal, vol. 127, 1961, pp. 322 - 34.

(3) For an extended description of these two official caravans, see Faroqhi, pp. 44 - 74.

وينظم السير كالمعتاد وحسب الرتب، والنظام منضبط تماماً. وتتكون الحامية من حرس الإنكشارية بقطع الميدان، ولهم مواعيد محدّدة للسّير والتوقف من خلال إشارات، وعندما يتولّون الحراسة ليلاً ينصبون الخيام، ويقيمون دكاكين الطبخ، والمقاهي، ويقام معسكر كبير. وفي الصباح يوضّب كل شيء بسرعة، وتحمّل الجمال، وتطلق النار في إشارة بدء تحرك الجميع. وتتم القافلة رحلتها من القاهرة إلى مكة في أربعين يوماً حيث تقيم شهراً تحتفل بالحج. وهو موسم تتم فيه أعمال التجارة والدين على قدم المساواة، وتعود بالنظام نفسه متوقفة في المدينة في طريق العودة لكي تزور وتقدم القرابين عند قبر محمد ﷺ باعتبار المدينة مكان إقامته، ومكة مكان ولادته»[1].

ولدينا تقارير عدة مفصّلة عن الرحلة الكبيرة من القاهرة. ويعود تقرير ابن جبير إلى القرن الثاني عشر، بينما يعود تقرير بوي مونسون إلى حوالى 1600، كما يعود تقرير علي بك إلى أوائل القرن التاسع عشر، بينما يعود تقرير بيرتون إلى منتصف القرن التاسع عشر[2]. وقد ذهب علي بك بالبرّ من القاهرة في (1806 ـ 1807) في قافلة مكونة من خمسة آلاف جمل، وألفين وثلاثمائة فرس. وفي السويس انتقل إلى سفينة في رحلة مُتعبة إلى جدة استغرقت واحداً وعشرين يوماً، وتركته وهو يرتعد[3]. وكانت القاهرة مركز التجمع الكبير لكل الحجاج القادمين من مصر وشمال أفريقيا، وحتى لهؤلاء القادمين من غرب أفريقيا[4]. وعادة ما كانت الرحلة إلى مكة تتم براً، وإن كان كل من علي بك وبيرتون لم يفعلا ذلك. وتعبر قافلة الجمال الضخمة شبه جزيرة سيناء وتتجه بمحاذاة السهل الساحلي لغرب شبه الجزيرة العربية، وهو الشاطئ الشرقي للبحر الأحمر. وهي

(1) Rooke, op. cit., p. 76.

(2) Ibn Jubayr, Bigot, and Burton, ops. cit.; Ali Bey, Travels of Ali Bey in Morocco, Tripoli, Cyprus, Egypt, Arabia, Syria and Turkey, 1803 - 1807, London, 1816, 2 vols.

(3) Ali Bey, pp. 27 - 40.

(4) See Jornier, passim.

بهذا تتجاوز المدينة التي تزار عادة عن طريق العودة. واستغرقت الرحلة من القاهرة إلى مكة نحو أربعين يوماً، أو أكثر، وربما حتى خمسين يوماً[1]. ويقول تقرير حديث إنه كانت هناك ست وثلاثون نقطة استراحة بين القاهرة ومكة. والإقامة في مكة عشرون يوماً، وتحتاج القافلة إلى عشرة أيام للوصول إلى المدينة حيث يسمح بالإقامة فيها لمدة يومين، وتستغرق رحلة العودة ستة وثلاثين يوماً. وبالحد الأدنى استغرقت رحلة الذهاب والعودة مائة وعشرة أيام[2]. أما المسلمون المسافرون من منطقة السودان والمناطق الواقعة إلى الجنوب والغرب منها، فهم عادة لا يتّجهون شمالاً إلى القاهرة، بل إلى البحر الأحمر، ويعبرونه إما في جدة، ميناء مكة، أو إلى ينبع المدينة. ويشير مؤرخ حوليات برتغالي من القرن السادس عشر إلى Alcocer الكُوسَرْ (من المحتمل قُصَير أو كُوسَيْر Kosseir أو الأصح القصير Al-Qusayr على الشاطئ الغربي للبحر الأحمر) وهو ميناء يقع على بعد ستين فرسخاً إلى الجنوب من السويس حيث يتجمع فيه معظم المسلمين من الغرب في رحلة حجهم إلى مكة حتى يتجنبوا الرحلة إلى القاهرة[3].

وتتكوّن القافلة العظيمة الثانية، التي تبدأ من دمشق، من حجاج من كل سوريا، وتركيا، وأجزاء من فارس. ويشير رايموند Raymond إلى أهمية الرعاية العثمانية. «وتُظْهر التكية والمدرسة السليمانية اهتمام السلطان بالحج الذي مثلت

(1) See King, p. 65, and Abdullah Ankawl, «The Pilgrimage to Mecca mi Mamluk Times,» Arabian Studies, 1, 1974, pp. 146 - 8.

(2) Stanford J. Shaw, The Financial and Administrative Organization and Development of Ottoman Egypt, 1517 - 1798, Princeton, 1962, p. 239.

(3) Joao de Barros, Da Asia, Lisbon, 1778 - 88, 11, pp. viii, 1. For a discussion of the decline of the formerly important port of 'Aydhab, opposite Jiddah and a little north, see Yajima Hikoichi, «On the Date of Decline of 'Aydhab, An International Port of Trade on the Red Sea», Journal of the East - West Maritime Relations, 1, 1989, pp. 167 - 72 (English summary), and for an excellent map of the Red Sea in our period see ibid., p. 177.

فيه القاهرة ودمشق نقطة الإرتكاز»[1]. والرحلة إلى المدينة تبلغ ألفاً وثلاثمائة كيلومتر، وتستغرق أربعين يوماً بالتقريب، وعشرة أيام إضافية إلى مكة[2]. ويدعي فارثيما Varthema أن الرحلة من دمشق إلى مكة تستغرق أربعين يوماً بلياليها[3].

ويقول تقرير مشارك في الحج من منتصف القرن الثامن عشر إن الرحلة تبلغ سبعمائة وثمانية عشر فرسخاً، ويستغرق كل فرسخ ساعة سفر[4]. ويؤكد تقرير حديث الجدول الزمني المحدّد المفروض على هذه القافلة كل عام. فالرحلة من دمشق إلى مكة يجب أن تأخذ تسعة وثلاثين يوماً بالتحديد يضاف إليها عشرة أيام راحة، وعشرة أيام إقامة في مكة بعد تمام الحج. وتأخذ الرحلة ذهاباً وإياباً مائة واثنين وخمسين يوماً[5]. وقد يكون هناك عدم اتفاق حول هذه التقديرات للزمن، لأنها لو كانت مناسبة حقيقة لسارت القوافل أكثر من أربع عشرة ساعة في اليوم. ومع ذلك، فإن تقرير جلادوين يسهب في الكلام عن المراحل الطويلة جداً للرحلة على هذه القافلة، بينما يشير فارثيما إلى أن الرحلة استغرقت أربعين يوماً بلياليها، أي أن القوافل سارت ليلاً ونهاراً.

ويعتبر وصول ومغادرة قوافل الحج أيام أعياد ومناسبات للاحتفالات. ولدينا تقرير شاهد عيان مسيحي عن عودة القافلة الدمشقية في عام 1432 حيث تكوّنت القافلة من ثلاثة آلاف جمل، واستقبلها خارج المدينة الحاكم وعظام الرجال. وحملت نسخة من القرآن «وضعت داخل غطاء حريري، مزيّنة بكتابات مغربية، وزيّن الجمل الذي يحملها كذلك بالحرير من كل جانب. وقد تقدّم

(1) Andre Raymond, The Great Arab Cities in the 16th - 18th Centuries: An Introduction, New York, 1984, p. 105.

(2) King, p. 64.

(3) Ludovico di Varthema, The Itinerary ofLudovico di Varthema of Bologna from 1502 - 1508, ed. Sir Richard Carnac Temple, London,1928,p.13.

(4) Gladwin, pp. 115 - 20.

(5) Karl K. Barbir, Ottoman Rule in Damascus, 1708 - 1758, Princeton, 1980, p. 153.

الجمل أربعة عازفين للموسيقى وعدد كبير من ضاربي الطبول وعازفي الأبواق الذين يسبقون الجمل ويحدثون ضوضاء عالية. وفي المقدمة وحول الجمل اصطف نحو ثلاثين رجلاً، بعضهم يحمل سهاماً، وبعضهم يسحبون سيوفاً، والبعض الآخر يحمل أسلحة نارية (بنادق) يطلقون منها النار بين الحين والآخر. ويتبع خلف الجمل ثمانية رجال شيوخ يمتطون جمالاً خفيفة، وبالقرب منهم تُقاد خيولهم مغطاة بغطاء مزركش فاخر، ومزينة بسروج غنية وفقاً لعادات البلد. ومن بعدهم، أتت سيدة تركية قريبة للسيدة الكبيرة Grand Seignor في محفّة يحملها جملان عليهما كسوة للزينة غنية، وكان هناك الكثير من هذه الحيوانات المغطاة بأقمشة منسوجة من ذهب. وقد تكوّنت القافلة من مغاربة وأتراك، وبربر، وتتار، وفُرس، وفرق أخرى تابعة للنبي المزيف محمد»[1].

ويجب التأكيد أيضاً على المخاطر. فالقرآن نفسه فيه أشياء سلبية عن البدو مثل: ﴿الْأَعْرَابُ أَشَدُّ كُفْرًا وَنِفَاقًا وَأَجْدَرُ أَلَّا يَعْلَمُوا حُدُودَ مَا أَنْزَلَ اللَّهُ عَلَىٰ رَسُولِهِ ۗ وَاللَّهُ عَلِيمٌ حَكِيمٌ﴾ (التوبة: 97).

وقد أخبر الحاكم البرتغالي ألبوكريك Albuquerque [2] (حوالى 1500) ملكه كيف أن القوافل المكية، والمدينة ذاتها، تعرّضت لسلب على يد قبائل تسمى بني بريم Benybraem [3]. وفي الوقت نفسه تقريباً (حوالى 1508) أشار حاج مسيحي في فلسطين إلى أن البدو أناس عراة بؤساء وحشيّون متجوّلون،

(1) Thomas Wright, ed., Early Travels in Palestine, comprising the narratives of Arculf, Willibald, Bernard, Saewulf, Sigurd, Benjamin of ndela, Sir John Mandeville, de la Brocquiere, and Maundrell, London, 1848, p. 301. Wright notes .that this is a very early mention of portable firearms in the Muslim world, and that they were still novelties in Europe at this time.

(2) Mohammed Marmaduke Pickthall, trans., The Meaning of the Glorious Koran, New York, n.d., IX, p. 97.

(3) Affonso de Albuquerque, Cartas, Lisbon, 1884 - 1935, 7 vols., letter to king of 4 Dec. 1513, 1, p. 229; and to Duarte Galvdo, n.d., 1, 398. 1 have been unable to indentify «benybraem» unless it is a very corrupt version of beduin; the word «cabilas» is used for tribe, and for this see S.R. Dalgado, Glossdrio Luso - Asicitico, 2 vols, Cofmbra, 1919 - 21, s.v.

وهم وحدهم الذين يستطيعون العيش في الصحراء غير المأهولة بالنسبة للآخرين. وهم يهجمون ويسرعون هازمين الجميع سواء بسواء حتى الملك نفسه وهو سلطان مصر العظيم القوة[1].

ولم تتحسّن الأوضاع بعد مرور قرن، ففي يناير عام 1610 ذهب رحالة إنجليزي من حلب إلى طرابلس بصحبة قافلة حجاج أقوياء يزيدون على الألف متجهين إلى مكة حيث كان يقيم محمد العظيم: «بينما وجب علينا أن نسافر تحت المخاطر، وذلك لأن البلد مملوء باللصوص»[2]. (وكان على القافلة أن تسرع لأنه لم يبق أمامها سوى أربعين يوماً للوصول إلى مكة في الوقت المضبوط لتأدية الحج). وفي أواخر القرن السابع عشر رُصدت مشاكل مشابهة. ويجب أن نفترض أن هذه الفترة كانت أقل الفترات خطراً حيث شهدت قمّة السيادة العثمانية[3]. وقد أشار أحد الحجاج إلى قلعة العلا وقلعة خيبر (من المحتمل أن تكون علعل وخرجة) في الأردن الحديث وكلتاهما على طريق القافلة الدمشقية إلى المدينة. ففي هذه المناطق هاجمت العصابات المسيحية واليهودية قافلته، وفي وقت متأخر أصبح العرب الناهبون يمثّلون مشكلة[4].

ويعطي التقرير المفصل التالي من عام 1741 وصفاً ممتازاً للمخاطر، والحماسة، والتنظيم، وعدم الراحة الموجودة في تلك القوافل الضخمة:

(1) Felix Fabri, quoted in F.E. Peters, Jerusalem and Mecca: The Typology of the Holy city in the Near East (New York University Studies in Near Eastern Civilization, Number XI), New York, 1986, p. 45. See also Barbir, pp. 174 - 7, for attacks in the sixteenth to eighteenth centuries on the Damascus caravans.

(2) Captain Robert Coverte, A D - ue and Almost Incredible report of an Englishman, that (being cast away in the good Ship called the Assention in Cambaya the farthest part of the East Indies) Ravelled by Land through many unknowne Kingdomes and great Cities .... London,1612,p.63.

(3) See Faroqhi, pp. 89 - 95 on this matter, and pp. 102 - 25 for an extended description of Ottoman patronage of the Holy Cities and pilgrims to them.

(4) Gladwin, pp. 133 - 7.

«اجتمع الحجاج، في شهر شوال، في مدينة دمشق وعادة ما يعين باشا دمشق أميراً للحج أو قائداً لقافلة مكة بفرمان من إمبراطور تركيا. ومن دون حامية وجنود كبيرة يصبح من المستحيل عبور الصحراء. وحتى في حالة كون القافلة محروسة بقوة وفي حالة كثرة عدد الحجاج فإن العرب المتوحشين يواصلون هذا العمل أثناء سيرهم، أو تحركهم إلى حد أن أي تحرك في غير نظام من القافلة سيؤدي بالتأكيد إلى سلبهم. ومن بين ميزات تعيين أمير للحج أن الكل مضطر للالتزام بنظام وقواعد السير والتوقف بما يؤدي إلى منع الاضطراب الذي لا يمكن تجنّبه مع مثل هذه الأعداد الكبيرة حين لا يكون لها رئيس. وفيما يلي بعض من نظام القافلة: يتم تحديد مكان كل حاج في صف السير، والذي يجب عليه حفظه خلال الرحلة، ويُكوّن حجاج إيران وجمالهم مؤخرة القافلة. عندما تتوقف القافلة يتم تحديد بقعة خاصة لكل مجموعة من الجمال حيث يسمح لصاحبها بإقامة خيمته. ولا يسمح لأحد بالخروج على هذه القواعد. وعندما تكون مراحل الرحلة طويلة، فإن القافلة تسير نهاراً وليلاً، وتتوقف ساعة مع وقت كل صلاة حيث يسمح للجمال أن تستريح وحمولتها فوق ظهورها. وفي منتصف الليل تتوقف القافلة ساعة أخرى. ولكي يعرف هؤلاء الذين في مؤخرة القافلة بموعد توقف القافلة يطلق أمير الحج سهماً نارياً (صاروخاً) ويقوم جنود أمير الحج القافلة من كل الجوانب، وعندما تصل القافلة إلى مسرت Musseeret، وهي المرحلة الثالثة من دمشق يشترون الأشياء اللازمة لعبور الصحراء، والتي يأتي بها العرب البدو إلى هذا المكان لبيعها. وبعد شراء ما يلزمهم يتابعون السير. ومراحل هذه الرحلة أطول من أي رحلة من أي بلد آخر إلى حد أن جمال سوريا، وهي أكبر وأقوى من جمال أي مكان آخر، يصيبها التعب حتى الموت، وتبقى معنويات الحجاج مرتفعة بسبب حماستهم حتى أنهم يكملون الرحلة على الأقدام، ويتمّون الرحلة في يسر وخفة (رشاقة) مثيرين للدهشة[1].

(1) Ibid., pp. 130 - 2.

بالإضافة إلى القوافل الضخمة القادمة من دمشق والقاهرة، كانت هناك قوافل عديدة أخرى أصغر من اليمن، ومن أجزاء أخرى من شبه الجزيرة العربية، وأيضاً من جنوب إيران. وقد أشار مؤرخ حوليات برتغالي إلى أن مدينة الإحساء (الاحساء)، والتي اشتملت على ميناء البحرين ويقع على بعد أربعين فرسخاً من جزيرة البحرين، كانت نقطة تجمع الحجاج من الفرس وعرب المنطقة المتجهين للحج. فهم مثلهم مثل الآخرين، رحلوا في قوافل وذلك لأن طريقهم، وهو في هذه الحالة يمر بصحاري اليمن، كان عادة ما يخضع لهجوم الأعراب أو البدو الذين يعيشون هناك. ولهذا كانت الحاجة ماسة إلى قوافل محروسة حراسة قوية[1]. لكن عن أي أعداد من الحجاج نتحدث بالمقارنة مع أعداد الحجاج في عصرنا؟ فاليوم، الحج بالطبع يمثل تجمعاً ضخماً من الحجاج الذين يزيد عددهم على مليونين في كل حج، على الرغم من تحديد الحكومة السعودية لأعداد الحجيج بالسماح فقط لألف حاج من كل مليون مسلم في أي بلد. وفي 1985 قدر عدد الحجاج بثلاثة ملايين من بين إجمالي عدد السكان المسلمين في العالم ويقدر بسبعمائة وخمسين مليون نسمة[2] وفي يوليو 1988 أدى الحج مليون ونصف بعد أن حاولت السلطات السعودية تحديد الأعداد، بينما حج في عام 1991 مليونان.

وعودة إلى الوراء، ارتفعت الأرقام كثيراً منذ الحرب العالمية الثانية. فأعداد الحجاج من غير السعوديين زادت من تسعة وعشرن ألفاً في عام 1930 إلى خمسين ألفاً عام 1935، إلى مائة وألف عام 1950، إلى مائتين وستة وثمانين ألف حاج عام 1960، إلى ثمانمائة وخمسة وسبعين ألفاً عام 1975[3]. وقد زاد العدد الإجمالي

(1) Barros, 111, pp. vi, 3; 1, pp. viii, 4; for «alarves» see Dalgado, Glossdrio, s.v. For other brief descriptions Of various caravans see Carsten Niebuhr, Travels through Arabia and other Countries in the East, trans. Robert Heron, 2 vols, Edinburgh, 1792,11, pp. 37 - 8; and Xavier de Planhol, pp. 70 - 1.

(2) The Encyclopedia of Religion, ed. Mircea Eliade, vol. XI, New York, 1987, p. 338. This number for total Muslims seems low, given a total of over one billion today. Esposito finds 854 million in 1985: John L. Esposito, ed., Islam in Asia: Religion, Politics and Society, New York, 1987, Appendix, «The Peoples of Islam».

(3) Ezzedine Guellouz Pilgrimage to Mecca, London, 1980, p. 199.

من مائة وثمانية آلاف عام 1950 إلى تسعمائة وتسعة عشر ألفاً عام 1974[1]. وفي عام 1977 أدى الحج ثلاثمائة واثنان وتسعون حاجاً من السعوديين، وأربعمائة وستة وتسعون ألفاً من المقيمين من غير السعوديين في المملكة العربية السعودية، وسبعمائة وأربعون ألفاً من الأجانب، والإجمالي مليون وستمائة وثمانية وعشرون ألفاً[2]. وكل هذا له تأثيره على البلد المضيف، المملكة العربية السعودية. ففي عام 1976 ساهم الحج في اقتصاد المملكة العربية السعودية بنحو مائة وستة وخمسين مليون دولار أمريكي. وبالتوسع في البنية التحتية تم إنفاق أكثر من هذا المبلغ. فقد أقيمت ستة طرق للسيارات بين مكة وعرفات، وهي مسافة اثنتين وعشرين كليومتراً تستخدم فقط لمدة ثلاثة إلى خمسة أيام في العام[3].

ومادتنا عن الفترات السابقة ليست دقيقة تماماً. وقد رفض فاروقي أن يفكر في مثل هذا الأمر[4] ومع ذلك، نحتاج إلى أن نحاول الوصول إلى بعض التقديرات ـ الأعداد. وهنا يعطي كنج King رؤية مفيدة. فهو يشير إلى أنه في عام 1279 أتى إلى الحج أربعون ألفاً. وفي عام 1324 قدر عدد السود من نيجيريا جنوبي الصحراء بخمسة عشر ألفاً. وازدادت الأعداد في ظل السلام العثماني Pax Ottomancia من القرن السادس عشر إلى القرن الثامن عشر، ويقل العدد بعد ذلك بتأثير الحركة الوهابية. ففي القرن الثامن عشر اشتملت القافلة الدمشقية على أربعين ألفاً بينما نقص العدد إلى عشرة آلاف في القرن التاسع عشر، ونقص إلى ألف حاج مع نهاية القرن التاسع عشر. ويصل إجمالي عدد الحجاج في القرن الثامن عشر إلى مائتي ألف حاج، وفي منتصف القرن التاسع عشر يصل العدد إلى خمسين ألفاً[5].

(1) David Holden and Richard Johns, The House of Saud, London, Holden and 1981, p. 400.

(2) Guellouz, p. 198.

(3) Rowley and El - Hamdan, Geographical Magazine, p. 753.

(4) Faroqhi, pp. 63 - 4, and cf. 117 - 8 where again she is reluctant to try and calculate the populations of Mecca and Medina in this early modern period.

(5) Mng, pp. 65 - 6.

ومن الصعب الحصول على مادة مضبوطة لأعداد من فترتنا. فنادراً ما تأتي تقديرات بالأعداد. فقد كتب ڤارثيما من أوائل القرن السادس عشر أنه: «حقاً لم أر مثل هذه الأعداد تتجمع في كل مكان واحد مثلما رأيت خلال العشرين يوماً التي قضيتها هناك (في مكة)»[1] وهناك تقدير للأعداد من عام 1580 يشير إلى وجود مائتي ألف حاج هناك[2]. وبعد قرن كان العدد كبيراً، لكنه لم يزد عن سبعين ألفاً[3]. ولدينا تقديرات من حوالى منتصف القرن السابع عشر بوجود إجمالي ثلاثمائة ألف في مكة حسب التقدير الأول، ومائتي ألف حسب التقدير الثاني. ويعود الأول إلى رجل دين مسيحي يدّعي أنه على قدر جيد من المعرفة على الرغم من أنه لم يتجاوز فلسطين. أما الثاني فيعود إلى رحالة تركي هو شلبي اوليا Cheleby Evliya وهو ربما يكون الأفضل[4]. ويشير عالم فرنسي من خمسينيات القرن السابع عشر وهو مؤلف مؤثوق فيه إلى حد ما إلى: «وجود أكثر من خمسين ألف رجل من الأجانب هناك[5]» ويجب إضافة عدد آخر أكبر من المحليين إلى هذا العدد. وبعد قرن آخر، وحوالى عام 1770 إدعى رحالة فرنسي أن عدد الحجاج في مكة لا يقل عن خمسمائة ألف حاج[6]. وهو على ما يبدو فيه بعض المغالاة.

ولدينا بعض الأرقام المحددة القليلة لإظهار أعداد الحجاج من المناطق

(1) Varthema, p. 19.

(2) Amon., «A Description of the yeerely voyage or pilgrimage of the Mahumitans, Turkes and Moores unto Mecca in Arabia», in Richard Hakluyt, The Principal Navigations, Glasgow, 1903 - 5,12 vols, V, p. 356.

(3) Joseph Pitts'account in William Foster, ed., The Red Sea and Adjacent Countries at the Close of the Seventeenth Century, London, Hakluyt, 1949, p. 35.

(4) F. Eugene Roger, La Terre Sainte ou Description topographique trés particulier des saints lieux & de la terre de promission Paris, 1646, p. 234; Cheleby Evliya quoted in Gerald de Gaury, Rulers of Mecca, London, 1951,p. 152.

(5) Nicolas Sanson, L'Asie en plusieurs cartes nouvelles, et exactes; en divers traittes de geographie, et d'histoire ... Paris, 1652, p. 27.

(6) Comte de Modave, Voyage en Inde du Comte de Modave, 17731776, ed. Jean Deloche, Paris, 1971, p. 342.

الثلاث الرئيسية، وهي: القاهرة، ودمشق، والهند (مع الأخذ في الحسبان أن المنطقتين الأولى والثانية كانتا نقطتي تجمع لمناطق في غاية الاتساع). ويحدد تقدير حديث للأعداد بواسطة رايموند أعداد حجاج مركز تجمع القاهرة من ثلاثين ألفاً إلى أربعين ألفاً، وبالنسبة لدمشق يراوح العدد ما بين عشرين ألفاً وثلاثين ألفاً[1]. بالإضافة إلى أعداد كبيرة أتت من داخل شبه الجزيرة العربية ذاتها، ومن مناطق إسلامية أخرى. ويفيد تقرير من عام 1580 بأن الأعداد القادمة من القاهرة حوالى خمسين ألفاً محمولة على مائة وأربعين ألف بغل وجمل[2]. وادعى القزويني بعد تسعين عاماً أن العدد كان عشرين ألفاً فقط من مصر، وعشرة آلاف بدوي، وكان ذلك في عام حج أكبر[3] (حيث يقع عرفات في يوم جمعة). وفي عام 1782 قدر روك Rooke، وهو أحد الرحالة من أصحاب المعرفة الجيدة، الأعداد من القاهرة من ثلاثين إلى أربعين ألفاً[4]. وتبدو هذه الأعداد متناقضة، ولا يمكن التوفيق بينها. أما بالنسبة لدمشق، فقد أشار ڤارثيما في 1503 إلى أن العدد كان خمسة وثلاثين ألف جمل، وأربعين ألف حاج[5] بينما ادعى بادري روجر أن العدد كان على الأقل خمسة وعشرين ألفاً من دمشق والأراضي المقدسة في منتصف القرن السابع عشر. وقدّر روك العدد في الثمانينيات من القرن الثامن عشر من ثلاثين إلى أربعين ألفاً من حلب، والمقصود افتراضاً دمشق، وفلسطين، والشرق عموماً[6] ويقول تقدير حديث، بشيء من الحذر، أن ما بين عشرين ألفاً وستين ألفاً حجوا من دمشق في كل عام من أعوام القرن الثامن عشر[7] وربما يكون هذا النوع من عدم الدقّة أفضل ما نأمل في الحصول عليه.

(1) Raymond, p. 8.

(2) Anon., in Hakluyt, V, p. 340.

(3) Qazvini, pp. 51, 53, 57.

(4) Rooke, p. 76.

(5) Varthema, p. 13.

(6) Roger, p. 234; Rooke, p. 76.

(7) Barbir, p. 155.

المعلومات الخاصة بالهند أكثر اكتمالاً وأهمية. ومع ذلك، هناك ملاحظات لا ينبغي إهمالها. **أولاً**: لدينا بعض أعداد للحاج الذين سافروا من غرب الهند، وبخاصة من ميناء سورات المركزي، ولكننا نعلم أيضاً أن أعداداً أخرى سافرت من موانئ أخرى في غرب الهند تحت رعاية حكام بيجابور وأحمد ناجر، وأن السفن غادرت أيضاً من موانئ الشاطئ الشرقي لجولكوندا وأيضاً من البنغال. **ثانياً**: لدينا أيضاً معلومات أن حجاجاً من عالم الملايو قد سافروا عن طريق سورات أو عن طريق موانئ هندية أخرى. وقد أشار شريك Schrieke إلى أنه «منذ القرن السادس عشر أصبحت سورات إحدى المحطات الثانية لرحلة الحجاج من الشرق إلى مكة»[1] وسينضمّون للأعداد التي سنذكرها عن الحجاج من الهند، ولا يمكن فصلهم عن الأخيرين. **ثالثاً**: ليست لدينا معلومات على الإطلاق عن أعداد الذين قاموا بالرحلة عن طريق البرّ عبر شمال غربي الهند. ولم يشجع العلماء السنيّون هذا الطريق لأنه يمر بأراض شيعية. لكن لا نستطيع أن نقدر تأثير هذا الأمر. **رابعاً**: لم أتمكن من الحصول على معلومات عن أعداد السفن، أو أعداد المسافرين القادمين إلى البحر الأحمر من مالابار.

ويذكر روف Roff مستنداً إلى مصادر رسمية بريطانية أنه من منتصف القرن التاسع عشر قام بأداء الحج ما بين خمسة آلاف وسبعة آلاف حاج هندي مسلم في كل عام. وارتفع هذا العدد في الثمانينات من القرن التاسع عشر إلى عشرة آلاف على الأقل[2]. وقد أشرنا من قبل إلى أن أعداد الحجاج في القرن التاسع عشر كانت منخفضة بشكل عام. فقد انخفض عدد حجاج دمشق من حوالى أربعين ألفاً إلى ألف حاج. واستناداً إلى هذا نتوقع أن تكون هناك زيادة في أعداد حجاج الهند في فترتنا عما كان عليه الوضع في منتصف القرن التاسع عشر.

(1) B. Schrieke, Indonesian Sociological Studies, The Hague, 195557, 2 vols, I, p. 14, and repeated on p. 19.

(2) William R. Roff, «Sanitation and Security: The Imperial Powers and the Nineteenth Century Haij», Arabian Studies, VI, 1982, pp.145,148.

ويمكن أن نبدأ عرضنا بالإشارة إلى أن كثيراً من الحكام الهنود في ذلك الوقت قد أرسلوا سفينة أو أكثر في كل عام إلى البحر الأحمر لحمل الحجاج خاصة، على الرغم من وجود سفن بضائع غنية. وفي أوائل القرن السابع عشر رأى تيري Terry إحدى هذه السفن الذاهبة من سورات إلى مُخا وعليها ألف وسبعمائة نسمة معظمهم ذاهبون ليس للربح (للتجارة) ولكن للعبادة لزيارة ضريح محمد ﷺ في المدينة بالقرب من مكة[1] وفي عام 1612 شاهد مدلتون Meddleton السفينة رخيمي من سورات، والتي تملكها الملكة الأم المغولية وهي محملة ببضائع هندية، متجهة إلى جدة، وعليها ألف وخمسمائة مسافر[2] ونفترض أن غالبية هذا العدد كان من الحجاج. ويفيد تقرير آخر لهذه الحملة الانجليزية العاملة عند مدخل البحر الأحمر أنهم استولوا على سفينتين من سورات من بين سفن أخرى في أبريل ومايو من عام 1612. وتبلغ حمولة الأولى ستمائة طن، وعليها ثمانمائة مسافر، بينما تبلغ حمولة الثانية مائتي طن[3]. وبعد أربع سنوات رأى تاجر هولندي سفينة كبيرة من دبهول Dabhol وعليها ألف حاج[4]. ويشير فاروقي إلى سفينة تابعة للملكة الأم في بيجابور تحمل ألفا وخمسمائة مسافر من الحجاج[5]. وفي عام 1618 وصلت إحدى سفن الملك (إمبر أو غاهانقير المغولي) إلى سورات وعليها ما بين ستمائة إلى سبعمائة حاج، وحمولة من البضائع الثمينة[6] وقد كتب مانلسلو في سورات عام 1638 عن السفن الذاهبة إلى عدن ومكة: «وهي تحمل أحياناً أكثر من ألف شخص معاً

(1) William Foster, ed., Early Travels in India, Delhi, 1968, p. 301.

(2) Samuel Purchas, Purchas, His Pilgrimes, Glasgow, Hakluyt, 1905 - 7, 20 vols., III, p. 193.

(3) John Jourdain, The Journal of John Jourdain, 1608 - 17, ed. William Foster, London, Hakluyt, 1935, pp. 208 - 9.

(4) Ashin Das Gupta, «Indian Merchants and the Western Indian Ocean: The Early Seventeenth Century», Modern Asian Studies, XIX, 3, 1985, pp. 491.

(5) Suradya Faroqhi, Herrscher uber Mekka: Die Geschichtedes Pilgerfahst, pp. 205 - 6.

(6) Philip Baldaeus, A Description of the East India Coast of Malabar and Coromandel, vol. III, London, 1703, p. 573.

ذاهبين إلى مكة للحج، وبعد عودتهم ربما يحسبون من بين «الحجاج» Hoggoi [1]. وفي نهاية هذا القرن (السابع عشر) أرسل أورنجذب سفينتين من سفن الحجاج الضخمة تلك، والتي تصل حمولتها إلى ألف طن أو أكثر، إلى البحر الأحمر كل عام[2]. وفي ثمانينيات القرن السادس عشر أرسل محمد قولي من جولكوندا سفينة حمولتها ستمائة طن في كل عام إلى البحر الأحمر محملة بالحجاج، والبضائع. وكانت السفن القادمة من الساحل الشرقي أصغر حجماً مقارنة بالسفن المغولية[3].

كل هذه أمثلة على السفن الملكية الضخمة الذي يتكفَّل بتكاليفها الملك، أو أحد كبار النبلاء. وقد تكفل نبيل عظيم تحت حكم أكبر، وهو عبد الرحيم خانان Khani Khanan بتكاليف ثلاث سفن تحمل الحجاج إلى الحج، وقد بلغت حمولة سفينتين منها «رحيمي» و«سالاري» ألفاً وخمسمائة طن لكل منهما حسب التقرير المفصل للتاجر الانجليزي سريس Saris [4]. وقد دفع للبحارة أجورهم، وأمد المسافرين بمؤونات على حسابه[5]. ولدينا بعض الأدلة عن سفن أخرى متجهة إلى البحر الأحمر تحمل حجاجاً ليسوا تحت رعاية أحد، ولا يستبعد وجود أعداد كبيرة من هؤلاء كذلك. وفي أوائل القرن السابع عشر قام

(1) Mandelslo, in Adam Olearius, The Voyages & travels of the ambassaddors sent by Frederick duke of Holstein to the great Duke of Muscovy, and the King of Persia. Began in the year MDC, = 11 and finishd in MDCXXXIX. trans. John Davies, London, 1662, p. 87.

(2) J. - B. Tavernier, Travels in India, ed. V. Ball and W. Crooke, New Delhi, 1977, 2 vols, II, p. 281, a number which is confirmed by Niccolao Manucci, Storia do Mogor, trans. W. Irvine, London, 1905 - 7, 4 vols, II, p. 45.

(3) Sanjay Subrahmanyam, «Persians, Pilgrims and Portuguese: the Travails of Masulipatnam Shipping in the Western Indian Ocean, 1590 - 1665 », Modern Asian Studies, XXII, 3, 1988, pp. 505,509.

(4) Saris in Purchas, Purchas, His Pilgrimes, 111, 396; also see Middleton in ibid., pp. 190 - 3; Sadashiv Gorakshkar, «An Illustrated Anis al - Haj in the Prince of Wales Museum, Bombay», in Robert Skelton, et al, eds, Facets of Indian Art, London, V and A Museum, 1986, p. 161.

(5) C.R. Naik, «Abdu - r - Rahim, Khan - i - Ehanan», MA thesis, University of Bombay, n.d., p. 203.

الأسطول البرتغالي بتفتيش سفينة عربية متجهة من ديو Diu إلى مكة وعليها سبعمائة مسافر، معظمهم متجهون إلى الحج[1]. وفي عام 1613 استولى الإنجليز على سفينة جوغاراتيه في سورات حمولتها ثلاثمائة طن قادمة من مخا، وعليها بضائع ثمينة، وعلى جانبيها اثنتا عشرة قطعة سلاح كبيرة، وأكثر من ثلاثمائة بحار ومسافر[2]. ويعطينا القزويني بعض التقديرات الموحية. فعلى سفينته المسماة «سلامة راس» كان هناك أربعمائة واثنان وسبعون مسافراً، وأكثر من أربعين آخرين غير مسجلين. وكانت إحدى ست سفن متجهة من سورات إلى البحر الأحمر، وكلها تحمل حجاجاً، وتجاراً، وبضائع. وقد أشار إلى سفينة مغادرة من جدة إلى سورات، وعليها ثمانمائة حاج وتاجر. وهناك أعداد أخرى تتراوح بين خمسمائة وألف مسافر على كل من السفن العشر القائمة بالرحلة من سورات إلى البحر الأحمر كل عام[3]. ولنا تبريرنا في تخمين أن معظم هؤلاء المسافرين ليسوا تجاراً، أو بحارة، بل هم ذاهبون للحج وذلك لأن السفن الهندية لم تحمل أعداداً من البحارة بهذا الحجم. وعلى سبيل المثال، أعطى داس جوبتا معلومات عن بحارة ثلاث سفن متوسطة. وكان على إحداها ثمانية وأربعون مبحرين من ملقا Malacca إلى باتاڤيا Batavia بينما كان على السفينتين الأخرتين ستة وأربعون، وستة وستون مسافراً على التوالي[4].

وباختصار، لنا تبريرنا في الكشف عن ألف حاج على كل من السفن

(1) Jean Mocquet, Voyages en Afrique, Asie, Indes Orientales et Occidentales, Rouen, 1630, pp. 280 - 1.

(2) Thomas Best, The Voyage of Thomas Best to the East Indies, 1612 - 14, ed. William Foster, London, Hakluyt, 1934, p. 234.

(3) Qazvini, pp. 1 - 2, 64, 65, 70.

(4) Ashin Das Gupta, «A Note on the Shipowning Merchants of Surat, c. 1700», in Denys Lombard and Jean Aubin, eds, Marchands et hommes d'affairs asiatiques dans l'Ocean Indien et la Mer de Chine 139 200 siecles, Paris, 1988, p. 112. 1 think I am right in saying that these 155 are all crew, for else where in this article Das Gupta does specify passengers as distinct from crew , p. 1131.

الضخمة المموّلة حكومياً، والمتجهة إلى البحر الأحمر. ونستطيع أن نقدر وجود ستّ من هذه السفن في كل عام. ويجب أن نضيف إلى هذه أعداداً أخرى كبيرة سافرت على سفن أخرى. ويعطينا تقرير القزويني أكثر من خمسة آلاف حاج مسافرين على عشر سفن على كل سفينة خمسمائة حاج. وإلى هؤلاء يجب إضافة هؤلاء القادمين من أماكن لا نملك عنها معلومات كاملة، وبخاصة من مالابار وكورماندل Corimandel والبنغال. وعلينا أن نضيف أيضاً هؤلاء الذين سافروا بالطرق البرية، ونطرح منهم هؤلاء الذين عددناهم وكانوا من جنوب شرقي آسيا. ولدينا على الأقل عشرة آلاف مؤكدة، مع الأخذ في الحسبان الفئتين غير القابلتين للتخمين، وهما: المجموعة القادمة من شرقي الهند، والمجموعة المسافرة على طريق البر. ولهذا يجب أن نضيف، على الأقل خمسة آلاف مسافر. وبمعنى آخر، تؤدي بنا المعلومات السابقة إلى إعطاء تقدير محافظ لأعداد الحجاج وذلك بخمسة عشر ألف مسلم هندي يقومون بالحج في كل عام من فترتنا. وليس في هذه مغالاة، وبخاصة عندما نأخذ في الحسبان المعلومات الدقيقة التي قدمها روف من القرن التاسع عشر، وذلك لأن تقديراتنا تشير إلى قدوم أقل من الهند عن دمشق.

الفصل الثالث

مركزية الحج



خريطة لمدينة مكة، وتمتد على طول وادٍ وعر بين جبال جرداء تماماً، رسمت بشكل غريب على خلاف أي رسم تقليدي لمنظر صخري.

الفصل الثالث

مركزية الحج

هناك طرق عدة داخل الإسلام تخلق الشعور المجتمعي والتضامن داخل العالم الإسلامي المختلف والمتباعد. وعلى المستوى المحلي فإن ركنين من أركان الإيمان مهمّان: الصوم خلال شهر رمضان، والصلوات الخمس اليومية. فخلال شهر الصوم لا يتناول مؤمن في المناطق الإسلامية طعاماً خلال ساعات النهار. فكل المؤمنين متّحدون ومترابطون في ممارسة هذا الفرض، التقوى. والشيء نفسه مع الصلوات، ففي خمس توقيتات محددة في كل يوم يقوم المسلم الملتزم بالصلاة بشكل فردي في معظم الحالاَت، ولكن بشكل جماعي في نفس الوقت، والكل يتجه إلى المدينة المقدسة وإلى الكعبة. وهذا الإجراء يبدو أكثر وضوحاً في حالة صلاة الظهر من يوم الجمعة، والتي تؤدى فيه الصلاة جماعة.

والحج يحقق هذه الأشياء كذلك وربما بشكل أكثر فاعلية. فقد اعترف بمركزية الحج في الإيمان عامة وبشكل مطلق، ويصف كراج Cragg كيف أنه من خلال الاجتماع السنوي يتحد المسلمون معاً في طقس مقدّس مرئي من الوحدة المتحققة جغرافياً من كل أرجاء الأرض. وفي التاريخ، دعم الحج بعمق التضامن الإسلامي، وساعد على تحقيق اتجاه كوني عالمي قوي في مجالات

العمارة، التقاليد، والمجتمع من خلال عمليات الاتصال التي يوفرها الحج. ففي كل عام متتالٍ يقوم الحج بدور الوسيط من خلال الالتقاء الفعلي للحجاج في إعطاء تجربة فعلية لرمز مكة وذلك من خلال أن الحجاج يشاركون مع جيرانهم الإثارة والشعور بالمغامرة المأمولة والمتأملة. ففي الأداء الفعلي للمناسك نفسها في مكة وحولها يكمن في اتحاد مجتمع إسلامي في الزمان والمكان[1]. وتشير دائرة المعارف الإسلامية إلى التعارف والتضامن في حج المسلم، فالعلماء وهم في الطريق إلى مكة، يقيمون الصداقات بشكل مؤقت في أماكن على الطريق مع علماء آخرين، أو يقومون بالتدريس في المساجد المحلية. وبشكل عام، فإن العالم المتجول يعد معلماً معتاداً من معالم المجتمعات في العصر الوسيط. لقد أكد الحج على التقاء العلماء المتجولين في أزمنة وأمكنة محددة. وأمد الحج العالم الإسلامي كله بمركز وشكل ويمكن القول إنه ساهم في تكوين رأي عام إسلامي، وفي الحفاظ على استمراريته. لقد خلق الحج، في الحقيقة، إدراكاً عالياً بالانتماء إلى كل أكبر وأوسع. وقد تقوى هذا الإدراك من خلال المشاركة في الطقوس العامة، وفي مناسك الحج في مكة والمدينة، والاتصال بالإخوة المسلمين من بلاد وشعوب أخرى. ويتطلب الحراك البدني لمجموعات مهمة من الناس قدراً من الحراك الاجتماعي والثقافي يواكبه تطور للمؤسسات.

وباختصار فإن الوحدة الثقافية الإسلامية والرابطة الإسلامية، والإحساس الملموس بالأمة، كل هذه الأمور كان للحج الدور الأكبر في خلقها. وفي هذا المقام يصف شودري K.N. Chaudhuri في دراسته الحديثة الواسعة لمنطقة المحيط الهندي مكة على أنها «مدينة رئيسة ولها حقاً سيادة مكانية غير محدودة»[2]. ويصف تقرير من حاج معاصر (1991) كيف أنه في كل عام،

(1) Kenneth Cragg, The House ofislam, Belmont, Cal., 1969, p. 69.

(2) K.N. Chaudhuri, Asia before Europe: Economy and Civilisation of the Indian Ocean from the Rise of Islam to 1750, Cambridge, 1990, p.353.

وخلال الحج، تتحول مكة إلى المدينة الأكثر عالمية لكل المدن الإسلامية، حيث توفر اختيارات الطعام الدولية، وأنواع الشراء المختلفة، وحياة ليلية يلتقي فيها المسلمون من كل أرجاء العالم، ولأول مرة في الغالب. ففي محل بيع طعام إندونيسي يقدم حاج إندونيسي لصديقه السنغالي الجديد «شربة ساخنة بالكفتة المدورة» meatballs. وهذا السنغالي لم يأكل شيئاً من قبل سوى طعامه المحلي، وكلاهما فلاح، ويناقشان بالعربية تكاليف الحياة كل في بلده، والأدوات الزراعية، وتجاربهما في الحج[1].

وقد فسّر الأنثروبولوجيون الأمر في شكل نظري فقد أشار جيرتس Geertz إلى النمو العظيم للحج في إندونيسيا في القرن التاسع عشر، وذلك من ألفي حاج عام 1860 إلى عشرة آلاف حاج في كل عام 1880، إلى خمسين ألف حاج عام 1926. ويعلق جيرتس على هذا بقوله: «إن هذا أدى إلى خلق طبقة جديدة من الخبراء الروحانيين، وهم الرجال الذين ذهبوا إلى الأرض المقدسة، وكما يقولون رأوا الإسلام من خلال نظارة غير مظلمة»[2] وترسم تقارير أخرى من فترتنا صورة مشابهة. فقد كتب بيلون Belon وهو دارس أو ملاحظ معادٍ، عن الدراويش الذين يكرههم، وأكد أن مكانتهم بين الأتراك ارتفعت بعد أدائهم للحج[3]. وأشار دوكت Ducket أيضاً إلى شيء مشابه في عام 1574: «إن من بينهم بعض الرجال المقدسين وقد حسبوا من القدّيسين لأنهم أو أحد أجدادهم، قام بأداء الحج في مكة بشبه الجزيرة العربية، لأن من يذهب إلى الحج ويزور ضريح محمد ﷺ يطلق عليه وعلى ذريته اسم Seres، ويحسبون من الرجال المقدّسين، وليس لديهم تصوّر

(1) The Independent [London], quoted in the Sydney Morning Herald, June 20, 199 1.

(2) Clifford R. Geertz, Islam Observed, Religious Development in Morocco and Indonesia, Chicago, 1968, p. 67.

(3) Pierre Belon, (Belon du Mans), Les observations de plusieurs singularitez et choses memorables trovages en Grece, Asie, Judge, Egypte, Arabie et autres pays etranges, Paris, 1554, P. 189.

أدنى لأنفسهم»[1]. ويكتب عالم معاصر عن أهمية الحج في الهند قبل المغول: «لقد اعتمد مجتمع المسلمين الهنود السنة في هذه الفترة المبكرة، وكما هو الحال بالنسبة لأقاليم إسلامية بعيدة أخرى، من أجل الحصول على الهدي الديني، والتقوى والرابطة الجماعية، على الصلات المعتادة بالأضرحة العظيمة في العالم الإسلامي، وبخاصة من خلال الحج السنوي إلى مكة، ففي كل عام يرحل الآلاف المؤلفة من الحجاج من الهند إلى الحج لأداء فريضة العمر بالطواف حول الكعبة»[2].

وفي كل هذا توجد ثلاثة عناصر تحتاج إلى التمييز. **أولاً**: مركزية مكة، وهو أمر واضح ومقبول عموماً. وفقد اعتبر مكة النبع، ومصدر العقيدة الإسلامية الصحيحة والسلوك الإسلامي الصحيح[3]. ونسب شعب هذه المنطقة إلى نفسه تميزاً دينياً عظيماً، وسلطة دينية عظيمة، ودعاوى مقبولة بشكل واسع في كل مكان. وقد شعر أهل هذا البلد بوضوح بأنهم حتى لو تحركوا أو خرجوا (من بلدهم) فهم ليسوا في حاجة إلى التثاقف، أو التكيف مع أية عادات محلية، وبأي شكل. وقد لاحظ إيتون Eaton أن المتصوفة القادمين إلى بيجابور من شبه الجزيرة العربية والعراق، احتفظوا بعاداتهم وتقاليدهم، واستمروا يكتبون باللغة العربية، وقد قاموا برحلات عدة إلى الحج، ويرسلون الهدايا إلى مكة حتى أن شيخاً عربياً ناسكاً Pir أحضر معه مريديه العرب. وتصوره الملاحظة البيليوجرافية هو ومريديه كنماذج مثالية للسلوك الإسلامي في بيجابور[4]. وقد أمدّنا إيتون Eaton بسيرة مشابهة لمتخصص أجنبي في الدين توفي في 1631 أو

(1) Geff - rey Ducket in Richard Hakluyt, The Principal Navigations, Voyages, Raffiques and Discoveries of the English Nation, Glasgow, 1903 - 5, 12 vols., III, p. 162.

(2) J.F. Richards, ed., Precious Metals in the Late Medieval and Early Modern Worlds, Durham, N.C., 1983, p. 202.

(3) Henry Bigot, «Les strophes du pelerin de Puey Mongon (Voyage A la Mecque A la fin du XVIe siecle) avec preface, traduction. et commentaire», Revue Tunisienne, 1916, p. 106 for an example, from about 1600, of the impact of Mecca on a pilgrim.

(4) R.M. Eaton, Sufis of Bijapur, 1300 - 1700, Princeton, 1978, p. 127.

1632 والذي تصوّر وظيفته مركزية عادات العرب، وبخاصة المكيين منهم، والصفة العالمية لهذه السلطات الدينية المتميزة. لقد ولد الشيخ عبد الله العيدروس في اليمن وذهب إلى مكة والمدينة وانخرط في طرق صوفية عدة. وفي عام 1616 ـ 1617 ذهب إلى جوجرات حيث رحّب به عمّه الذي كان أبوه قد هاجر إلى الهند: وكان هذا العم صوفياً وكاتباً مشهوراً. ثم رحل شيخنا إلى بيجابور، ولكنه بقي عربياً، وكرّس نفسه للثقافة العربية، ولم يتكيف ثقافياً أبداً مع الهند[1].

وقد قارن الخبير الكابتن هاميلتون في كتابته عن سكان المنطقة المعروفة الآن باسم الصومال.. بين المكيين والمهديين إلى الإسلام من الأفريقيين السود. فقد قال: «إن العرب من مخا (مكة) ومن مناطق أخرى من العربية السعيدة، والذين يعتبرون أنفسهم أفضل أتباع (تلاميذ) محمد ﷺ، والذين سافروا كثيراً من أجل الوعظ ومن أجل تثبيتهم على دينهم ولغتهم... أعلنوا أنهم من أعظم المنحرفين عن العقيدة وأنهم هراطقة معاندون يؤمنون بالدين المحمدي»[2]. وتشير التقارير البرتغالية كذلك إلى تميز ومكانة أي شخص، أو أمر، أو شيء من مكة. ففي عام 1551 أشار يسوعي وهو في حالة سرور إلى أنهم في هرمز حولوا إلى المسيحية، بنت ملك شبه الجزيرة العربية، وهي قريبة محمد ﷺ، وهو سيد أتى منذ وقت قريب من مكة، واعتبره السكان المحليون شخصاً على قدر كبير من القداسة[3]. وبعد عام يصف خطاب آخر من هُرْمُز «وصول خطاب من مكة إلى ملك قريب جداً من محمد ﷺ يأمر الملك بفرض صيام لعدة أيام على كل شعبه، الكبير والصغير، لأن الله غير راضٍ عنهم»[4].

(1) Ibid., p. 127.

(2) Alexander Hamilton, A New Account of the East Indies, ed. W. Foster, London, 1930, 2 vols, p. 18.

(3) Documentagdo para a histeria das Missoes do padroado Portugues do Oriente: India, ed. Antenio da Silva Rego, Lisbon, 1947 - 58, 12 vols., VII, p. 78.

(4) Ibid., V, pp. 192 - 3.

وعلى الشبيه من ذلك، أرسل حاكم الولاية المسلمة القوية آتشي في أندونيسيا هدايا إلى مكة وتلقى اعترافاً شرعياً في المقابل[1]. أما بالنسبة للأشياء غير الحيّة، فأي كتاب، أو أثر من مكة يعامل معاملة مقدسة. وقد ظهر المدى الذي يمكن أن يصل إليه هذا الأمر عندما استولى البرتغاليون عام 1582 على سفينة كبيرة من البحر الأحمر متّجهة إلى سورات. ولقد كانت سفينة غنيّة حقاً، وعندما رأى العلماء المسلمون (Muslim divines) على السفينة أن الوضع كان ميؤوساً منه ألقوا على ظهر السفينة ما يساوي ثلاثين ألف قطعة ڤينيسية صدقة قدموا بها من مكة من أجل تجنب الوقوع في أيدي الكفار[2]. حتى تراب مكة كان عابقاً بعطر القداسة. وفي منتصف القرن الثامن عشر أسّس حاكم البنغال التقي سراج الدولة (والذي أطاح به كليف Clive) إمامبرا Imambara (وهي بناء يحتفل فيه المسلمون الشيعة بمحرم) في مرشد أباد مانعاً الهندوس من المشاركة في البناء للحفاظ على طهارة المبنى، ومُلئ مركزه «المدينة» بتراب على عمق ستة أقدام، وهو تراب أحضروه من تربه مكة المقدسة[3].

أما الجانب الثاني من جوانب مركزية مكة التي تحتاج إلى توضيح فيتعلق بتأثير الحج على كل من قام بأداء فريضة الحج. وقد أشار العالم الهولندي سنوك هورجرونيه أنه حتى بالنسبة لهؤلاء الإندونيسيين والملاويين الذين أدّوا الحج فإن نتيجة الحج زيادة كبيرة في شعورهم بالرابطة الإسلامية، والشعور أيضاً بالقوة السياسية الدينية للإسلام، والتي عرفوها فقط من خلال الخرافات الشعبية. فقد

(1) Femdo Mendes Pinto, The Travels of Mendes Pinto, ed. and trans. Rebecca D. Catz, Chicago, 1989, pp. 30, 53, 455. See also Naimur Rahman Farooqi, Mughal - Ottoman Relations (A Study of Political and Diplomat - is Relations between Mughal India and the Ottoman Empire, 15561748), Delhi, 1989, pp. 157 - 8.

(2) Silva Rego, ed., Documentagdo, XII, 782, also in Documenta Indica, ed. J. Wield et al, Rome, 1948 - , 16 vols to date, to 1594, XII, pp. 679 - 80. Note that a Venetian was worth 320 reis, so the amount involved was Rs. 63,000.

(3) Annemarie Schimmel, Islam in the Indian Subcontinent, Leiden, 1980, p. 164.

أعلنت هذه الحقائق عن نفسها كحقائق معيّشه»[1]. لقد ارتبط بالحجاج تميّز عظيم. فقد قابل فرناو مينديس بنتو F.M. Pinto في مخا قسيساً منهم (يقصد مولانا)، والذي عدّوه رجلاً مقدساً لأنه عاد حديثاً من الحج إلى مكة جالساً في عربة محمياً من أشعة الشمس بمظلة حريرية، وكان يلقي بالبركات والسلام في كل مكان[2]. وفي جزر المالديف في أوائل القرن السابع عشر، كان من المسموح لهؤلاء الذين قاموا بالحج بأن يبقوا على ذقونهم بطريقة متميزة. وهؤلاء الذين كانوا في الجزيرة العربية، وزاروا ضريح محمد ﷺ في مكة ينظر إليهم نظرة احترام في كل العالم مهما كانت درجتهم، فقراء أو أغنياء، وحقاً، فلقد كان هناك عدد كبير من الفقراء. وهؤلاء لهم ميزاتهم الخاصة. ويطلق عليهم اسم آجي Agy (حاجي أي شخص أدى الحج) ومن أجل التعرف إليه وتمييزه عن الآخرين فهم جميعاً يرتدون عباءات قطنية بيضاء، ويضعون على رؤوسهم قلنسوة صغيرة مستديرة وبيضاء، وكذلك يحملون مسابح في أيديهم من دون تعارض، وإذا لم تتوفر لهم الوسائل لإبقاء أنفسهم على هذا الوضع، يقوم الملوك والنبلاء بمدّهم بهذه الأشياء، ولا يهملون فعل هذا[3].

إن تأثيرات الزيارة إلى مكة متعددة حقاً. ومن المؤسف أنها قد تؤدي أحياناً إلى زيادة في عدم التسامح. ففي الثلاثينيات من القرن السابع عشر سافر لوبو Lobo بحراً من سواكن على الشاطئ الغربي للبحر الأحمر إلى ديو Diu.

لقد حملت السفينة أعداداً كثيرة من الناس معظمهم من الحجاج المتّجهين إلى بيتهم البغيض المكروه، وأعني ذلك البيت في مكة حيث دفن مافوما (محمد). وبمجرد ما يقوم هؤلاء الناس بزيارته يتلقون من الشريف (الحاكم)

(1) C. Snouck Hurgronje, Mekka in the Latter Part of the Nineteenth Century, Leiden, 1931, p. 244.

(2) Femdo Mendes Pinto, Pavels, p. 9.

(3) The Voyage of Francois Pyrard of Laval to the East Indies, the Maldives, the Moluccas and Brazil, trans and ed. Albert Gray, London, Hakluyt, 1887 - 90, 2 vols, I, pp. 110, 165.

هناك جوازاً، غير قابل للمناقشة، إلى الجنة، وعندما يغادرون مكة في هذه الحالة المقدسة فلا شيء يسبب عندهم النجاسة مثل لقائهم بالمسيحيين لأنهم يعتقدون أنهم سيلوّثون أنفسهم إذا ما رأونا أو تعاملوا معنا، ويعتبرون أنفسهم أنقياء طاهرين، بدناً وروحاً، وعندما يغادرون هذا المكان، ولهذا السبب فهم يضنّون علينا وجودنا على تلك السفينة متخيلين أن طهارتهم ستتلوث بوجودنا هناك، لأنهم يتجنّبون أي اتصال بنا، أو حديث معنا، حتى أنهم عندما يستيقظون في الصباح، وتصدم عيونهم برؤيتنا التي لا يمكن تجنّبها... تجدهم في الحال يبصقون في الاتجاه الآخر، وكأنهم رأوا أحقر شيء في العالم»[1].

ويشير تقريران إنجليزيان إلى نتيجة أكثر قبولاً لأداء الحج حيث يلاحظ زيادة في التعقيد، وهجوم مؤقت على الأقل، على الحيرة والتردد. ففي عام 1612 كتب تاجر إنجليزي بإذعان عن هذا الموقف عند جزيرة بالقرب من موزمبيق. «الناس الذين رأيتهم اجتماعيون وليسوا حيوانيين، وعلى أتم الاستعداد لبيع بضاعتهم لنا. وربما كان الوضع سيكون أفضل لولا الملك الذي كان يحج إلى مكة، وكان يعرف قيمة الفضة، ولولا ذلك لتمكنا من شراء أي شيء في مقابل السكاكين والملاعق الصغيرة، والسّبح الزجاجية، والمرايا الصغيرة، والفرش الرصاصية وغير ذلك»[2].

أما الحادثة الثانية فتخص نبيلاً مغولياً مهماً يسمى مسيح الزمان والذي لجأ إلى الحج بعد أن تشاجر مع مجموعة قوية من الناس بالقرب من القصر. وفي طريق عودته في عام 1623 تورط بإهمال في عداوات بين شركة الهند الشرقية الانجليزية والمسؤولين المغوليين المحليين، وأخذ منه بعض المال. ولسوء حظ الانجليزي، أن هذا الشخص أصبح بعد اثني عشر عاماً حاكماً

(1) Jeronimo Lobo, The Itinerary of Jeronimo Lobo, trans. Donald M. Lockhart, London, Hakluyt, 1984, pp. 286 - 7.

(2) William Foster, ed., Letters Received by the East India Company from its Servants in the East, London, 1896 - 1902, 6 vols., I, p. 215.

على سورات، وكان لا يزال متضايقاً لأنه لم يتم تعويضه أو استرداد ماله. والحقيقة أنه كان قد تم تقديم تعويض له منذ سنوات عدة، ولكن دعواه قدمت في شكل مريب، ولذلك فقد رفض قبول ما اعتبره تعويضاً معيباً «وبعد يقظة ضمير عندما عاد حديثاً من مخا (مكة) طاهراً بعد الحصول على لقب حاج بالحج المقدس إلى ضريح محمد ﷺ ترك القيام بأعمال الأذى المعهودة، وأعمال القهر المرتبطة بكل الحكام، فقد طالب هذا المال»[1]. وهذا يكفي في ما يتعلق بمركزية مكة، والشرف والمكانة التي يحصل عليها هؤلاء الذين زاروها للحج. وأمر ثالث أكثر أهمية، وهو تأثير هؤلاء الذين بقوا لبعض الوقت في المدينتين المقدستين، والذين حجوا مرات عدة، وقاموا بعدة عُمرات، والذين درسوا في مراكز الإسلام السنّي العظيمة في مكة والمدينة، وغيرهما من مدن الشرق الأوسط. ويؤكد هورجرونيه مرة ثانية: «إن الفارق عظيم بين هؤلاء الذين أدوا فريضة الحج وملحقاتها المعتادة، وهؤلاء الذين مكثوا في مكة لأعوام عدة، وأصبحوا مشاركين في الحضارة العربية المحمدية...» وقد كتب مؤخراً يقول: «تعيش في مكة القلة المختارة التي ألقت بنفسها في منبع مجرى الحياة العالمية للإسلام، لكي يتطهّروا ويتقوّوا بأمواجه». وقد علق هورجرونيه كيف أن كثيراً من الأشخاص الذين عاشوا في مكة لدوافع دينية خالصة رغبوا في دراسة التراث المقدس في الأراضي المقدسة، وأن يعيشوا مجاورين لعلماء أتقياء مشهورين، أو مجاورين لزهاد معروفين، ولكي يتوبوا ويُكفّروا عن خطايا قديمة، ولكي يتطهّروا من الدرن الملتصق بما اكتسبوه من أموال وأملاك من خلال الإنفاق عن تقوى، أو لكي يقضوا أيامهم الأخيرة من الحياة في الأرض المقدسة»[2].

(1) William Foster, ed., The English Factories in India, 1618 - 1669, Oxford, 1906 - 27, 13 vols., 1622 - 23, p. 273 En.; 1634 - 36, pp. xv, xxv; 1637 - 41, p. 99.

(2) Hurgronje, pp. 243, 258, 256 - 86, and generally also pp. 153 - 212 for late nineteenth - century students in Mecca.

لقد كانت هذه فقط ظاهرة في القرن التاسع عشر، فقد أدّت مكة دائماً دورها كمركز، وكانت دائماً مسكونة جزئياً بهؤلاء الذين ينتمون إلى كل بلاد العالم الإسلامي، والذين أرادوا أن ينهلوا من المنبع. وقد قضى ابن بطوطة (1304 ـ 1354) أربعة أعوام في المنطقة، كما فعل العديد من المسلمين الهنود، والذين سنصف دورهم لاحقاً. وقد أشار ابن جبير في القرن الثاني عشر إلى عدد كبير من الحجاج المجاورين، وإلى هؤلاء الحجاج الذين طالت إقامتهم في مكة[1].

لقد أضاف كل متخصص في الدين، عالماً كان أو متصوفاً في الأساس (وبالتقريب فقد تم الجمع بين الصفتين) إلى مكانته مكانة متميزة وقبولاً إذا ما كان قد أقام في المدينتين المقدستين، ودرس فيهما، أو إذا ما كان قد أتى من الحجاز، وكان من السادة. وبطريقة ما، فإن هذه إفادة موجهة، لأي شخص كان، أو أمل في أن يكون ذا سلطة دينية، فمن ضروريات هذا التوجه الذهاب إلى الحجاز. والعكس صحيح، فإذا كانت هذه الرحلة إلى الحجاز لم تحصل فإن الإنسان ستكون لديه فرصة قليلة في أن يلقى القبول الشعبي، أو أن ينجز طموحاته وآماله الدينية. فإن أهل الحجاز، أو الأشخاص الذين قضوا وقتاً كبيراً هناك في الدراسة وأداء الحج قد نُظر إليهم في العالم الإسلامي الخارجي على أنهم من الهداة إلى الإيمان، وعلى أنهم أناس مؤهلون بشكل فريد لكي يُسمع لهم، ولكي يُقلّدوا من غيرهم. ويعطينا هورجرونيه ثانية تقريراً بليغاً، لكنه ساخر، عن هذا الأمر. فقد وصف كيف أن في مكة مالاويين أصبحوا مكيين بعد إقامة طويلة، وهؤلاء عندما ينفد مالهم يذهبون إلى الوطن لبيع السّبح والكتب العربية والعطور. . إلخ، أو يحاولون أن يستفيدوا مادياً من حكمتهم التي تعلّموها في مكة، ومن زهدهم، أو من شذى قداستهم المكية»[2].

(1) Muhammad ibn Ahmad ibn Jubair, The Travels of Ibn Jubayr (11831185 AQ, trans. R.J.C. Broadhurst, London, 1952, PP. 119,127.

(2) Hurgronje, p. 222.

ونعطي مثالاً من جنوب شرقي آسيا يفيدنا في تقديم هذا الأمر. «يعطي عبد الرؤوف السنجكلي، الذي بحث مهمته أ. هـ جونز A.H. Jones، صورة واضحة عن الروابط المتعددة وشبكات الاتصال، والعلاقات التي أقيمت في الإسلام في القرن السابع عشر، وعن مركزية الأماكن المقدسة في تكوينها. فقد ولد عبد الرؤوف في شمال سومطرة حوالى 1615، وفي 1640 بالتقريب سافر إلى الحجاز واليمن للدراسة. وكان أستاذه الرئيسي في المدينة إبراهيم الكوراني الكردي المولد. وقد قضى تسعة عشر عاماً في مكة، واكتسب مكانة كبيرة. وقد دَرَّس لمئات بل آلاف من الإندونيسيين هناك، ودشّن العديد منهم في طريقته التي كان عضواً بارزاً فيها، وهي الطريقة الشطارية Shattariyya وقد عاد إلى آتشي Aceh في سومطرة عام 1661 حيث أصبح معلّماً مبجّلاً لما يقرب من ثلاثين عاماً. واستمر على اتصال بإبراهيم الكردي في المدينة، وعلّم ما تعلّمه منه للحجاج الأندونيسيين، وبخاصة الجاويين، الذين كانوا يتوقفون لبعض الوقت في آتشي وهم في طريقهم إلى البحر الأحمر[1].

ومثال آخر من آسيا يؤكد على دور المدينة، ويوضح ثانية وبشكل حاد عالمية الإسلام في القرن الثامن عشر. وهذا المثال يخص محمد حياة Hayya، وهو معلم للمصلح الكبير محمد بن عبد الوهاب، وقد تعلم في المدينة على يد علماء من الهند، وفارس، والجزائر، والمغرب، ومن بلاد أخرى. وبخلاف محمد بن عبد الوهاب فقد أتى تلاميذه من تركيا والهند، واليمن، وبيت المقدس، وبغداد، ودمشق، وغيرها من المدن الإسلامية. وكما يشير فول Voll «استطاع المجتمع العلمي المدني عامة أن يحقّق الصلة بين أناس من كل بلاد العالم الإسلامي بسبب الحج»[2].

(1) See two versions of his career by Johns: A.H. Johns, «Friends in Grace: Ibrahim al - Kurani and 'Abd al - Rauf al - Singkeli», in S. Udin, ed., Spectrum: Essays Presented to Sutan Takdir Alisjahbana on his Seventieth Birthday, Jakarta, 1978, Pp. 471. 2, and A.H. Johns, The Gift Addressed to the Spirit of the Prophet, Canberra, 1964, pp. 8 - 11.

(2) John Voll, «Muhammad Hayya al - Sindi and Muhammad ibn 'Abd alWahhab: an analysis of an intellectual group in eighteenth century Madina», Bulletin of the School of Oriental and African Studies, X=II, 1975, pp. 32 - 9.

وهناك حالات هندية كثيرة يمكن القياس عليها من فترتنا[1]. فالحاج إبراهيم مُحَدِّث قادري، المولود بالقرب من الله أباد، أدى فريضة الحج، ودرس في القاهرة، ومكة، وسوريا. وقد كان بعيداً عن بلده لمدة أربعة وعشرين عاماً، وعندما عاد إلى الهند استقر في أجرا Agra، وكان معلّماً متميّزاً حتى موته عام 1593م. وقد نام متصوف آخر من الفترة نفسها بالحج سبع مرات، بينما درس آخر مولود بالقرب من لكناو في جوچارات، ثم ذهب إلى مكة. وبقي خمس سنوات في المدينة مؤدياً الحج في كل عام، ثم عاد إلى أحمد أباد[2] وقد تم تصوير الصفة العالمية للإسلام في ذلك الوقت المهمة التي يقوم بها عالم الدين المسلم تصويراً جيداً في تاريخ مؤسسة الطريقة السهروردية الصوفية في الهند. فقد وُلد الشيخ بهاء الدين زكريا بالقرب من مُلتان (multan) في أواخر القرن الثاني عشر. وقد حفظ القرآن الكريم، ودرس في خراسان لمدة سبع سنوات دراسات أخرى، ثم رحل إلى بخارى، وأدى فريضة الحج، ثم درس الحديث لمدة خمس سنوات في المدينة. وفي وقت متأخر، رحل إلى بيت المقدس حيث درس، ودَرَّس. وكذلك في بغداد حيث التحق بالطريقة السهروردية[3].

وهناك حالة أخرى تشير كيف أن التعليم الإسلامي العالمي ركّز في معظمه على مكة. فقد كان عبد الحق دهلوي معلم الحديث العظيم في أوائل القرن السابع عشر، وقد مات 1642م، قد درس في مكة لسنوات عدة، وكان أستاذه عبد الوهاب برهنبوري والذي بدوره كان تلميذاً ومرافقاً خاصاً لواحد من أهم المهاجرين الهنود العظام إلى مكة، وهو علي المتقي (أو شيخ علي متقي) من بورهنبور، والذي وصل إلى مكة في عام 1534، ومات هناك عام 1568[4]

(1) Suraiya Faroqhi, Herrscher dber Mekka: Die Geschichte der Pilgerfahrt, Munich, 1990, p. 176 notes a quarter in Mecca pop. ulated by poor Indian pilgrims.

(2) S.A.A. Rizvi, A History of Sufism in India, New Delhi, 1978 - 83, 2 vols., II, pp. 146 - 7, 294) 167, and passim for many other examples.

(3) Ibid., I, p. 190.

(4) Schimmel, pp. 94 - 5.

وهكذا، أعاد دهلوي إلى الهند، بشكل غير مباشر، أفكار عالم هندي حجة.

إن الإقامة في مكة عادة ما تزيد من التمسك بالسنة وتشدد هؤلاء الذين يتعلّمون على يد علمائها. ففي البداية تأثر الشيخ الهندي عبد النبي في القرن السادس عشر بالممارسات والأفكار الصوفية لكونه عضواً في السلسلة الششتية، ثم سافر إلى مكة والمدينة مرات عدة، وكما أخبرنا المؤرخ السني بَدَواني ببعض الرضا: «أنه درس هناك أحاديث محمد ﷺ ونتيجة لذلك ترك ممارسة التصوّف معترضاً على الزهّاد، وعلى استخدام الأناشيد الدينية متبعاً نظام أهل السنّة وانغمس في ورع ظاهر، وطهارة ونظافة، وعبادة» وقد عاد إلى الهند، وأصبح صدر الصدور، وقوة عظيمة ومحافظة في بلاط أكبر. وقد انتهى به تشدده إلى الطرد في عام 1580، والمثير للسخرية أنه تمّ نفيه بإرساله إلى الحج[1].

والأمثلة الأخيرة كثيرة عن أناس أصبحوا أكثر سنية في مكة. فقد قضى مولانا محمد طاهر، وهو من البهرة من جوچارات، بعض الوقت في مكة، وبعد أن عاد مشبعاً بالحماسة الدينية (التطهرية) تكفّل بإصلاح رفاقه من البهرة منهمكاً في معركة تصحيحية شديدة[2] وكان صوفي آخر، هو شاه صبغة الله، عضواً في طريقة الشطارية، وقد ولد في بروخ (broach) وتلقى تأهيله ورتبة بير (Pir) في أحمد أباد. وأدى فريضة الحج في أواخر القرن السادس عشر. وكالعادة تسبب الحج في تغيير آرائه لأنه خاض معركة تطهيرية إصلاحية في بيجابور[3]. وهناك مثالان آخران على علماء هنود قادوا معارك إصلاحية في بلادهم بعد ذهابهم إلى مكة للدراسة وللحج. وهما المصلحان المعروفان شاه وليّ الله في القرن الثامن عشر، وسيد أحمد الريبرلي في القرن التاسع عشر.

(1) al - Badaoni, Muntakhabu - t - tawarikh, trans. G. Ranking et al., Patna, 1973, 3 vols., III, p. 127; I.H. Qureshi, Ulema in Politics, Karachi, 1972, p . 52.

(2) S.C. Misra, Muslim Communities in Gujarat, London, 1964, p. 24.

(3) Eaton, pp. 112 - 8.

وعلى الرغم من ذلك، فهناك أمثلة من جنوبي آسيا تشير إلى أن مكة لم يكن لها دائماً تأثير زيادة التمسّك بالسنة. ففي أواخر القرن الخامس عشر كان سيد محمد الجونبوري عالماً كبيراً. وفي النهاية أقنعته دراساته بأنه هو المهدي الذي سيظهر ليطهّر العالم قبل عام 1000 من التقويم الإسلامي، أي في عام 1591 ـ 1592. وقد أعجب الحاكم المحلي سلطان محمود بجادا الجوجاراتي في البداية بآرائه، ثم سرعان ما تحول عن هذا بعد معارضة معظم العلماء، وطلب من سيّد أن يذهب إلى مكة. فذهب، وأدى فريض الحج في 1495 ـ 1496. وكان التأثير معاكساً لما هو مأمول. ففي الظاهر، أن هذه التجربة ثبّتت رأيه في دوره، فأعلن نفسه أنه المهدي[1]. وبمجرد عودته إلى الهند قاد حركة قبل كل أعضائها ادعاءاته.

وفي القرن السادس عشر، ومع نمو حركته، لعبت سلطات مكة دوراً في مواجهة هذه الفتنة. وقد قاد الهجوم المضاد شيخ علي متقي (الذي ذكرنا من قبل باسم علي المتقي)، والمولود في برهنبور في 1480. ففي عام 1534 أو 1536، ذهب إلى مكة حيث بقي لمدة طويلة. وفي إحدى المناسبات وفي حادثة تظهر المكانة المحترمة المرتبطة بالتعلم في مكة، اشترى مخطوطة مشهورة بعنوان «مواهب لدنية» ونسخ منها نسخاً عدة، وأرسل نسخة منها إلى بلدة جوغارات، وقد تمّ عمل نسخ أخرى من هذه النسخة، وأصبح هذا العمل مشهوراً في القرنين السادس عشر والسابع عشر في شبه القارة الهندية. وبمجرد عودة الشيخ إلى بلده، حاول جاهداً أن يواجه الانجذاب إلى المهدويين. وعلى الرغم من الفتاوى التي أصدرها علماء مكة والمدينة، والتي حملها معه الشيخ لدعم قضيته، فقد فشلت محاولته فرض معايير مكة. ولم يتأثر بها المهدويون، فعاد الشيخ ثانية إلى مكة[2] ومع ذلك فإن جهوده

(1) S.A.I. Tirmizi, Some Aspects of Medieval Gujarat, Delhi, 1968, p. 112.

(2) Rizvi, II, p. 320 - 3.

التصحيحية التقطها عبد الوهاب قاضي القضاة، وهو جوغاراتي ذهب إلى الحج، ودرس في مكة مع نفس هذا الشيخ علي متقي، وأصبح خبيراً، كما يقول التقرير المعاصر، في التقوى والزهد، وعلم الحديث. وعندما عاد إلى بلده ناهض الهرطقات في الاعتقاد والممارسات التي سادت في قبيلته وجاهد من أجل القضاء على فرقة المهدية من أتباع سيد محمد الغونبوري، وقد قتل في عام 1578[1].

وكانت هناك حالات أخرى أدّت فيها التجربة المكية في الظاهر، إلى تسامح أكبر أو على الأقل، إلى عدم زيادة في التشدد (الأرثوذكسية). ففي أواخر القرن السابع عشر اتجه عالم سيّد سعد الله إلى مكة وكان يدرس في الهند لمدة خمسة وثلاثين عاماً، وكان أيضاً صوفياً. وقد أمضى في مكة اثنتي عشرة سنة يدرس، ويعلم الأعمال الإسلامية المعتمدة. وكما هو متوقع، قام بأداء فريضة الحج إحدى عشرة مرة وتعلم الأعمال الإسلامية المعتمدة. وكان رجلاً تقياً ومعتدلاً، ولفترة من الزمن كان على علاقة قريبة بشريف مكة. ولكنه غادر مكة إلى سورات عندما تجاهل الشريف بعض نصائحه، وقد سمع أورنجذب عنه، ورعاه بسخاء لبعض الوقت كعالم محلي عائد له مكانته الرفيعة. وقد أثبت، مع الوقت أنه شديد التسامح. وقد احترمه الهندوس والمسلمون. وقد أدى هذا إلى توتر علاقته بالامبراطور[2]. والأشهر من هؤلاء شيخ سليم شستي الذي كان مرشداً أكبر. فقد قام برحلتين طويلتين إلى الشرق الأوسط متخذاً من مكة قاعدة له في المرتين مرتحلاً بكثرة في العالم الإسلامي. وفي كل عام يعود إلى مكة لأداء فريضة الحج[3]. وقد زادت هذه التجارب من شهرته العالية، وبخاصة

(1) Nawwab Samsam - ud - daula Shah Nawaz Khan, The Maathirul - Umara, trans. H. Beveridge, ed. Baini Prashad, Patna, 1979, 2 vols., I, p. 74.

(2) Khafi Khan, Khafi Khan's History of Alamgir, trans. S. Moinul Haq, Karachi, 1975, pp. 549 - 50.

(3) Badaoni, III, pp. 19 - 20.

عندما استقر نهائياً في الهند. وعلى الرغم من ذلك فإن أفكاره الصوفية لم تتأثر في الظاهر كثيراً بكل هذه التجارب.

إن المسلمين الهنود لم يقبلوا دائماً سلطة مكة. ففي الثمانينات من القرن السابع عشر نجد تصويراً لهذا الموقف. فقد ألّف قاضي مير، وهو نبيل مهم وعالم في بلاط أورنجذب، كتاباً مستمداً من العهد القديم والأناجيل. وعندما انتهى من تأليف الكتاب طلب صديقي قاضي مير الإذن من أورنجذب للذهاب إلى مكة بما أن ذلك طلب لا يرفض عادة لأنه طلب حج. وعند وصوله إلى هناك عرض الكتاب على الشريف الذي يعتبر الإنسان المتعلم الرئيسي في الدين المحمدي. وقد جمع الشريف رجال العلم المشهورين لامتحان قاضي مير في آرائه للوصول إلى قرار بشأن صلاحية هذه الآراء للجمهور. وبعد قضاء شهور عدة في هذا الاختبار وافق جميعهم على صحة ما كتبه قاضي مير. وتم التصديق على القرار بواسطة المسؤولين الأساسيين وهم: الشريف، وعلماء مكة الآخرون، وذلك بتوقيعاتهم وأختامهم[1] ولكن أورنجذب صاحب الإرادة القوية لم يتأثر بهذا. فقد اعتبر الكتاب غير صحيح، وسجن قاضي مير بعد عودته إلى بلده.

وعدد قليل جداً من كل هؤلاء الذين بقوا في مكة أصبحوا علماء كباراً. وكان هناك عدد كبير من السكان المستقرين في مكة من المسلمين العاديين، وكثير منهم نفدت أموالهم، وأصبحوا غير قادرين على العودة إلى بلادهم. وفي مناسبات أخرى، اضطر بعض المرافقين للحجاج من النخبة إلى البقاء في مكة إلى أن يقرر أولياؤهم العودة إلى بلادهم. وكانت هذه حالة أعداد كبيرة من المسلمين الذين التحقوا بجماعة البيجوم جولبادان في أواخر السبعينيات من القرن السادس عشر. وحقاً، شُغل العثمانيون بمشكلة الزحام والضغط على

(1) Niccolao Manucci, Storia do Mogor, trans. W. Irvine, London, 1905 - 7, 4 vols., IV, 118.

إمدادات الطعام التي سببها هؤلاء الناس في مكة، واتخذ العثمانيون خطوات لإجبارهم على المغادرة[1].

والصورة الأخيرة التي نقدمها عن مركزية الحج تتعلق بعمليات التحول إلى الإسلام. فالإسلام في فترتنا، انتشر كثيراً، وبخاصة في جنوب شرقي آسيا، وفي الهند، حيث انهمك الإسلام في بعض المناطق في معركة شرسة مع جماعة من المبشّرين الجدد، وهم بعثات «التنصير» من الروم الكاثوليك[2]. وهنا، تظهر أهمية الحجاز، ومكة والحج، وذلك لأن أهم الدعاة (القضاة (Gizes) المسلمين أتوا من الحجاز، أو درسوا وتأهّلوا هناك. وتشير التقارير البرتغالية، وكثير منها شكاوى، بوضوح إلى الآليات التي استخدمها الدعاة المسلمون لتحويل الهنود وغيرهم في الهند وغيرها إلى الإسلام.

والظاهر هو الربط القوي بين التجارة والدين، والانطباع القوي بدور منطقة الحجاز والبحر الأحمر، وهي قلب الإسلام، في عملية التحول إلى الإسلام، وقد ندب أحد اليسوعيين من جاوه في عام 1560 هذا الموقف المزعج المفجع، وهو «أن يرى دعاة هذه الطائفة الدينية المحمدية الملعونة البغيضة وهم يدحضوننا، فهم يأتون من مكة وفارس، ومن أماكن أخرى كثيرة لكي يلوّثوا ويفسدوا الهندوس الفقراء (gentios) وعقولهم في الغالب لوح أملس (tabula rasa) لم يفسد وقد لقيت رسالتهم (الدينية) قبولاً كبيراً حقاً. وهم يكسبون غالباً بسبب إهمالنا وغيابنا. والمطلوب تواجد أكبر للإرساليات المسيحية لمواجهة هؤلاء المسلمين الناجحين نجاحاً كاسحاً»[3]. وقد أضاف هذا اليسوعي قائلاً:

(1) Farooqi, Mughal - Ottoman Relations, pp. 19, 118 - 9.

(2) For a fuller study of this in Southeast Asia see my «Conversions in Southeast Asia: Evidence from the Portuguese Records», Portuguese Studies, VI, 1990, pp. 53 - 70. Political relations between the Portuguese and Muslim authorities will be discussed in the next chapter.

(3) Silva Rego, ed., Documentaqdo, VIII, pp. 192 - 3; also printed in Documenta Indica, IV, p. 777.

«إن أنصار محمد وأتباعه لا ينامون، إن دعاتهم يتحوّلون إلى بحارة يتجولون وهم يدعون لفرقتهم الملعونة. وقد نجحوا نجاحاً عظيماً يظهر في الأعداد غير المعقولة من الأغيار الذين خضعوا هنا لِنحلتهم الشريرة في سنوات قليلة. وأعتقد أنهم هنا يتمتعون بميزة عظيمة علينا»[1]. وقد توسع يسوعي آخر في الحديث عن آية التحول إلى الإسلام واصفاً كيف أنهم يرحلون مثل «البحارة، أو هم بحارة بالفعل، على السفن البرتغالية يبذرون بذورهم الشريرة أينما ترسو السفينة حتى الصين، وسيام، وجاوة. لقد كان نجاحهم نجاحاً كبيراً مزعجاً. وحقاً يرى الفرير (الأخ) دينيس (Fr.Dinis) شعاعاً من الأمل. فإن هؤلاء المسلمين يخبرون المتحولين إلى دينهم بأن أكل الخنزير محرّم وقد تحول هذا إلى عقبة كؤود أمام المتحولين في الصين والمناطق المجاورة، وذلك لأن لحم الخنزير يُؤكل بكثرة هناك»[2].

ويبدو في هذه الحالات، أن الإرساليات المسيحية أتت في معظمها من البحر الأحمر. ومن المعروف أن جنوب شرقي آسيا دخل في الإسلام بواسطة المسلمين الجدد من الهند، وبخاصة من جوغارات وغيرها من المناطق الساحلية الأخرى. وتصف التقارير البرتغالية هذه العملية بالتفصيل. «وقد قام بأعمال التحويل أناس كانوا هم أنفسهم متحولين جدداً إلى الإسلام. وكانت آلية الدعوة الأساسية هي التجارة، واستخدم البحر كطريق سريع الانتشار للإسلام. ففي ميناء راندر (Rander) كان هناك ملاحون (نوتية) Navayats, Naiteas لصوص كبار، وقراصنة يمثلون أحقر طبقات المسلمين، وهم جميعاً بحارة مهرة، وقباطنة وربابنة سفن. وهم يتبعون العرب في دينهم، وعن طريقهم دخل الإسلام إلى مملكة كامباي (جوچارات)، وانتشر من هناك عبر كل الهند. وفي كل الشرق على الأراضي الأساسية، وفي جزر سومطرة، وجاوة، وبورنيو،

(1) Ibid., VIII, p. 195, and in ibid., IV, pp. 779 - 80.

(2) Ibid., VIII, p. 235, and in ibid., IV, pp. 831 - 2.

ويناندا، والملوك Moluccas وكل الآخرين حيثما رست سفنهم. ومثل الرجال المتحمّسين لدينهم المزيّف، مارسوا تجارتهم ودعوا إلى دينهم، وحولوا أعداداً لا حصر لها من الوثنيين والأغيار»[1].

«ولم يكن الدعاة فقط هم الذين يرحلون متنكرين على سفن أعدائهم. فمنذ عصر ألبوكريك، في أوائل القرن السادس عشر، لدينا حالة فريدة، حسب معلوماتي، عن برتغالي اتخذ (انتحل) شخصية داعية، وهو فرناو دياز، الذي أمسك به المسلمون في مضيق جبل طارق، وعرف جيداً طرق المسلمين، وبخاصة طرق الدعاة، وخرافاتهم وصلواتهم وبعد أن هرب من الأسر، تطوع للذهاب إلى البرتغال من الهند لإخبار الملك، وقد سافر متنكراً في شكل داعية، وقد ساعدته لغته العربية الممتازة على ذلك. وكانت صلاته في كثير من الأحيان مقنعة للغاية إلى حد أنه كان يعطي الصدقات. وقد رحل وهو على هذا الشكل يعظ بالقرآن، ويفعل كل شيء تماماً مثل رجل دين مقدس حتى وصل أخيراً إلى البرتغال، ثم ذهب مؤخراً إلى الهند، وتجول كثيراً كجاسوس في البحر الأحمر على سفن إسلامية مرتدياً زي رجل الدين، وقام بأداء خدمات عديدة في عصور حكام آخرين، ومع ذلك فقد مات فقيراً جداً. وقد عرفته»[2].

وقد حثّ رجال الدين قائلاً: إن وقف الدعاة الحقيقيين يكون عن طريق منع التجارة في البحر الأحمر، وبهذا يتم وقف هذا السعي نحو التحول إلى الإسلام من المنبع، وقد فعل هذا إلى حد كبير. وسنناقش هذا الأمر بالتفصيل في الفصل التالي. فقد عارض هذا الاتجاه الجناح العلماني من المشروع البرتغالي في آسيا. ففي عام 1559 أشار مسؤول إلى أنه بينما تصرّف رجال الدين من خلال نوايا طيبة بلا شك، فإن حقيقة الأمر تشير إلى أن دخول مكوس جاوة

(1) Diogo do Couto, Da Asia, Lisbon, 1778 - 88, IV, pp. vi, 9.

(2) Gaspar Correa, Lendas da India, Coimbra, 1921 - 31, Lisbon, 1969, 4 vols, II, p. 348.

انخفضت انخفاضاً شديداً نتيجة لفشل التجار من مكة (البحر الأحمر) وفارس، ومن موانئ أخرى مختلفة، في القدوم من جاوة[1].

وتمدّنا سجلات برتغالية أخرى بمعلومات جيدة عن أبعاد لهذا السعي نحو التحول إلى الإسلام في الهند. وبشكل عام، فقد نجح الدعاة ورجال الإرساليات، من الجانبين، في الدعوة بين أناس لم ينتموا إلى دين رسمي رئيسي، وهم هؤلاء الذين وصفهم البرتغاليون بالأغيار (والتي تعني الطبقة الدنيا من الهندوس) أو الأتباع البسطاء للممارسات الشعبية. ولكن في بعض الأحيان، نجح المسلمون، في حالات محددة من النجاح في الدعوة، في تحويل المسيحيين إلى الإسلام. ففي 1579 أخبر أحد اليسوعيين بأن المسيحيين المحليّين تحوّلوا إلى الإسلام في البنغال، وذلك بسبب السلوك الشرّير للمسيحيين الأوروبيين[2]. وقد وصف تقرير طويل ومفيد من مالابار المزج بين التجارة والدين، والذي أثبت نجاحاً كبيراً. والطريقة التي ركز بها المسلمون على المساواة بين كل المؤمنين مما أدى إلى العديد من حالات التحوّل، وقد نتج من هذا مجتمع موبلة Moplah الوطني الأصلي المسلم. وقد أشار كوريا Correa في تقرير عن انتشار الإسلام في مالابار، إلى سيادة (Nairs) هناك، والوضع المحتقر للطبقات الدنيا. ومن المحتمل أن المسلمين من منطقة البحر الأحمر، وهي أهم منطقة تجارية بالنسبة لمالابار، قد وضّحوا للحكام أن الحمالين من الطبقة الدنيا كانوا غير قادرين على التنقل بحرية في المنطقة لأنهم إذا وقعوا في يد (Nairs) فسيقتلون. ولكن لو تحول هؤلاء المالاباريون، من الطبقة الدنيا، إلى الإسلام «فسيستطيعون التحرك بحرية أينما أرادوا، وبمجرد ما يصبحون مسلمين فسيصبحون في الحال خارج نطاق سيادة قانون المالابارين وتقاليدهم، ويستطيعون السفر على الطرق والاختلاط بكل أنواع الناس» وقد تم

(1) Documenta Indica, IV, p. 492.

(2) Silva Rego, ed., Documentagdo, XII, p. 462.

إقناع الحكام به الحجة، بالإضافة إلى دفع بعض الرشاوي، فوافقوا على ذلك. وكان تحوّل هذه الجماعات المضطهدة من الناس سهلاً لأنهم بهذا يستطيعون أن يعيشوا أينما شاؤوا، ويأكلوا ما يريدون وقد أعطاهم المسلمون ملابس لكي يرتدوها. وكانت النتيجة نجاحاً عظيماً لهذا المسعى الدعوي الإسلامي، والذي انتهى أيضاً إلى نجاح تجاري، وبخاصة في تجارة التوابل في البحر الأحمر[1].

ويمدّنا تقرير إسلامي عن التحول في المنطقة نفسها في مالابار برأي مختلف مهم حيث يدّعي أن جماعة من المسلمين، من بينهم شيخ، وصلت إلى مالابار احتمالاً من منطقة البحر الأحمر:

«وصلت إخبارية إلى الملك بوصولهم، فأرسل إليهم يطلبهم في حضرته. وقد أبدى تجاههم عطفاً كثيراً متحدثاً إليهم بدون تكلف (تحفظ)، وسائلاً إياهم عن ظروفهم وأوضاعهم. وقد تشجع الشيخ بسبب لطف الملك فأخبره بتاريخ نبينا محمد ﷺ شارحاً للملك أيضاً مبادئ الإسلام، وكدليل على حقيقة دينهم روى للملك معجزة انشقاق القمر (التي قام بها محمد). وبالاقتناع برسالة محمد الإلهية وبرعاية الله القدير، فقد شعر قلب الملك بالميل المقدس تجاه محمد ﷺ، وكنتيجة لاهتدائه... أصبح الكثيرون مسلمين»[2].

وفي المناطق التي حكمها البرتغاليون تغير الموقف من الصراع والتعاون بين المسلمين والمسيحيين. وكان في هرمز ملك دمية فاستطاع أعضاء الإرساليات العمل بحرية. وفي عام 1551 اشتكى أحد اليسوعيين من أنه لا فارق بين المسلمين والمسيحيين في ما يتعلق بالطعام والشراب، وفي الحديث ليلاً ونهاراً. وفي العام نفسه مرض أب يسوعي مرضاً شديداً، ولم يكن هناك علاج

(1) Correa, 1, 75 - 6; for conversion in East Africa, see Jodo dos Santos, Ethiopia Oriental, Lisbon, 1891, 2 vols., book V, cap. 1, and Documenta Indica, TV, p. 591, for an interesting account of circumcism.

(2) Zain - ud - din, Tohfut - ul - Mujahideen, trans. M.J. Rowlandson, London, 1833, pp. 48 - 50.

ممكن. ووعد عربي مسلم بعلاجه في ثلاثة أيام، ونتيجة ليأسه سلّم الكاهن نفسه له. وقد قدم العربي شمعة في كل يوم (قرباناً) لمحمد، وأخرى لعلي، وفي حل مفاجئ للعقدة، شفي اليسوعي، ولكنه انقلب وأدخل من شفاه في المسيحية[1].

ولدينا مثالان آخران يصوران العلاقات الإسلامية ـ المسيحية المعقدة في ذلك الوقت. ومن هرمز، لدينا مثال على ما يمكن أن يكون منافسة هازئة. حقيقي، لقد رجم المسلمون موكب كاهن والمتحولين معه ليلاً. ولكن بطريقة وديّة. عندما صرخ الموكب المسيحي «يا عيسى المسيح. . . إرحمنا. .» صرخ المسلمون في تنافس: «لا إله إلا الله، وأي شيء نفعله يبطلونه»[2]. ومثال آخر على ما كان معتاداً. . التعصب البرتغالي في منطقة كانت لهم فيها سيادة سياسية غير متنازع عليها تتعلق بالمورموجات في منطقة عاصمتهم الجاوية. وقد أشار أحد اليسوعيين بفرح إلى أن السلطات السياسية دمرت مسجداً في قرية بالقرب من مورموجاو «وقد فرح الناس بهذا كثيراً لأن محمداً عُبد في المسجد بواسطة هندوس سَلْستّ (Salcette) من خلال تقديم القرابين وغير ذلك من الممارسات، وبواسطة المسلمين في تلك المناطق من خلال طقوسهم الملعونة، فهم يذهبون إليه في أوقات محدّدة من العام للوعظ، ولهم فيه مدرسة يعلّمون فيها قرآنهم للأطفال»[3].

(1) Silva Rego, Documentaqdo, VII, pp. 74 - 5; VIII, p. 84.

(2) Ibid., VIII, p. 80.

(3) Ibid., X, p. 296.

الفصل الرابع

سياسات الحج



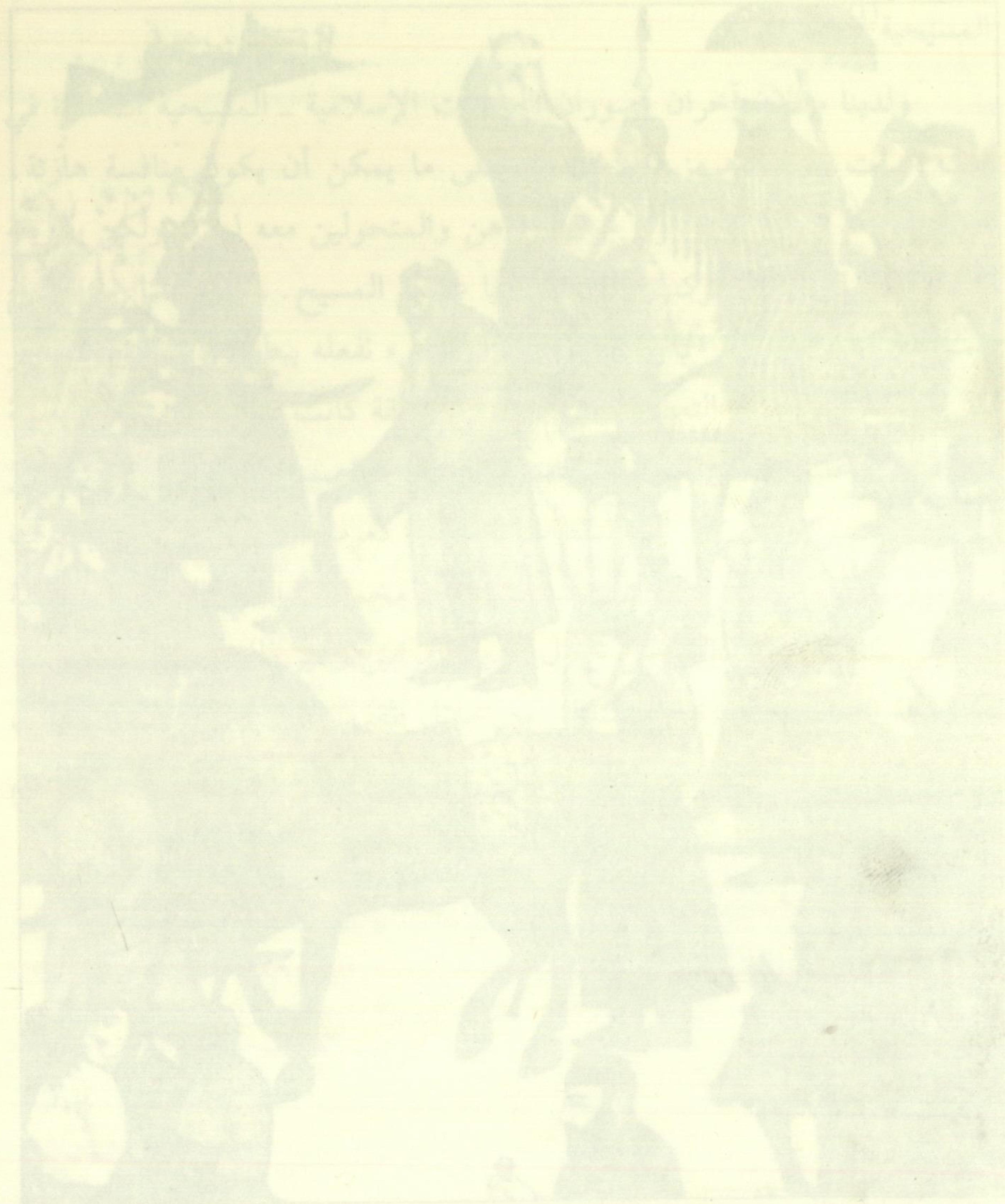
شريف مكة مع حاشيته. ويظهر سمو مقام الشريف، ليس فقط من خلال المظلة المرتفعة فوق رأسه، وإنما أيضاً من خلال وجود البخلدار أمامه، ليرشّوا له الماء على الطريق.

الفصل الرابع

سياسات الحج

في بدايات فترتنا في عام 1500 كان حاكم الحجاز هو الشريف الذي تسيَّد على مكة والمدينة وميناءيهما جدة وينبع، على الرغم من أنه كان خاضعاً اسمياً للمماليك في القاهرة. وكان منصب الشريف منصباً متميزاً باعتباره الحارس على الأماكن المقدسة. وقد ادعى العلويون، الذين حكموا الحجاز من ستينيات القرن العاشر وحتى القرن التاسع عشر، نسبهم إلى علي بن أبي طالب عن طريق ابنه الحسن[1]. ومن ناحية أخرى، ادعى الحكام المماليك لأنفسهم لقب الخليفة كورثاء للدولة العباسية في بغداد، ولم يكن منصب الشريف في علاقته بالمماليك منصباً مستقلاً بشكل تام. ففي بعض الأوقات تعامل المماليك مع وضعهم كخلفاء بشكل جاد، وأبدوا اهتماماً بدعم الحج. كما اهتموا أيضاً بموضوع الأمن في البحر الأحمر، وبشؤون الحجاز، وذلك لأن تجارة التوابل المربحة من بحر العرب إلى الشرق الأوسط، وإلى البحر الأبيض المتوسط كانت تمر خلال هذا الطريق المائي المغلق، ثم تأخذ طريقها براً من السويس إلى القاهرة

(1) F.E. Peters, Jerusalem and Mecca: The Typology of the Holy city in the Near East, New York, 1986, p. 46. For a detailed and discursive account of the rulers of Mecca, see Gerald de Gaury, Rulers of Mecca, London, 1951.



والاسكندرية. ولذلك فالمماليك اهتموا باستمرار في تجارة التوابل، وكذلك بحماية الأماكن المقدسة، وذلك بالمعنى الأوسع. وبالمعنى الأضيق اهتموا بحماية الحج لأسباب دينية وسياسية.

وبقدوم البرتغاليين أصبح هذان الجانبان في وضع خطر. فالبرتغاليون لم يحرصوا فقط على مواجهة الإسلام، بل حرصوا أيضاً على احتكار تجارة التوابل. وكما أشار كوتو Couto، منذ البداية، حاول البرتغاليون أن يسيطروا على مدخل البحر الأحمر، ووقف «الحج إلى البيت الملعون في مكة». وبصورة نمطية، فإن الخدمة لربهم تعني أيضاً تحقيق الفوائد لهم. وقد فعلوا هذا «لمضايقة المسلمين وذمهم لتحقيق مصالح الدولة البرتغالية»[1]، لأن السفن التي استولوا عليها كانت تمثل أسلاباً غنية. وهكذا دخلوا في صراع مباشر مع المماليك. ومنذ وقت مبكر، استولى دي جاما على سفينة كبيرة تسمى «ميري» Meri يملكها الحاكم المملوكي. وكانت قد غادرت كلكتا محملة بالتوابل «ولأنها كانت كبيرة للغاية ومؤمنة فعدد كبير من المسلمين الأشراف ذهبوا فيها للحج إلى بغيضتهم مكة، وعادت بهؤلاء الحجاج وبحمولة غنية من البضائع». واستولت قوات دي جاما على السفينة ودمرتها على الرغم من عرض رشوة ضخمة. وقد سُمح لواحد من قباطنة السفينة بأن يبقى على قيد الحياة من أجل خبرته، وتم إنقاذ عشرين طفلاً حتى يتم تحويلهم إلى المسيحية»[2]. ومن بين المخاطر الأخرى التي مثلها البرتغاليون منع قواتهم في بحر العرب وسفنهم في البحر الأحمر، من وقت إلى آخر، مرور سفينة كبيرة، يبدو أنها ملك لحاكم دمشق التابع للمماليك، والتي كانت تحمل في كل عام إسهامات خيرية من الهند إلى مكة[3].

(1) Diogo do Couto, 0 Soldado Prdtico, 3rd ed., Lisbon, 1980, p. 152.

(2) JoAo de Barros, Da Asia, Lisbon, 1778 - 88, 1, vi, p. 3.

(3) FernAo Lopes de Castanheda, Historia do descobrimento e conquista da India pelos Portugueses, 3rd. ed., Coimbra, 1924 - 33, 9 vols., III, p. ciX.

وتذكر تقارير عن معركة بين البرتغاليين وأسطول كلكتا في عام 1504 ـ 1505 سفينة (وفي نسخة أخرى سفينتين) محملة بصدقات من الذهب والفضة، وهي السفينة التي كانت ترسل كل سبعة أعوام بواسطة المسلمين الهنود إلى شريف مكة[1]. وبسبب البرتغاليين، أصبحت مثل هذه الإسهامات الخيرية تصل إلى مكة عبر طرق أخرى. وكانت طموحات البرتغاليين عظيمة جداً، حيث كان هناك كلام عن تحويل مياه النيل حتى تصبح مصر صحراء، وكلام عن احتلال مكة، وعرض جسد النبي من أجل الفدية (وهذا المشروع الأخير مستمد من الاعتقاد الخاطىء بأن جسد محمد ﷺ معلّق في الهواء في مكة. وهو خطأ مزدوج).

وقد وصف باروس Barros رد الفعل الإسلامي العام تجاه وصول البرتغاليين وتجاه عمليات السلب: «وهكذا فإن هؤلاء الملوك والأمراء، كتجار سيطروا على تجارة التوابل وثرواتهم الشرقية، رأوا أنه بقدومنا إلى الهند خلال فترة الأعوام الخمسة القصيرة، سيطرنا على الملاحة في هذه البحار، وأنهم فقدوا التجارة التي سيطروا عليها لسنوات عديدة، ورأوا على وجه الخصوص، أننا نمثل إهانة لبيتهم في مكة لأننا وصلنا إلى بوابات البحر الأحمر، وقبضنا على حجّاجهم، وكل هذا الأمور كانت خطيرة ومزعجة بالنسبة لهم وليس فقط بالنسبة لمن هوجموا مباشرة، بل بالنسبة لهم جميعاً لأنهم يكرهوننا إلى حدّ أن

(1) Genevieve Bouchon, «Le premier voyage do Lopo Soares en Inde (1504 - 1505)», Mare Luso - Indicum, 111, 1976, p. 80 and fn. 129. 6. Bar ros, I, viii, 1. For copious detail on Portuguese - Muslim rela. tions around 1517 see Jean - Louis Bacque - Grammont and Anne Kroell, Mamlouks, Ottomans et Portugais en Mer Rouge: L'Affaire de Diedda en 1517, Cairo, 1988. Other older general accounts still of use include M. Longworth Dames, «The Portuguese and the Turks in the Indian Ocean in the sixteenth century», Journal of the Royal Asiatic Society, 1921, pp. 1 - 28, and two articles by E. Denison Ross: «The Portuguese in India and Arabia between 1507 and 1517», Journal of the Royal Asiatic Society, 1921, pp. 545 - 62; «The Portuguese in India and Arabia, 1517 - 38», Journal of the Royal Asiatic Society, 1922, pp. 1 - 18.

كل واحد منهم وبطريقته سعى إلى دمارنا»[1]. وقد نظم أخ لزين الدين مؤلف «تحفة المجاهدين» المشهور قصيدة في مالابار في أوائل القرن السادس عشر أشار فيها كيف أن البرتغاليين «منعوا السفن من السفر إلى مكة، وأن هذا أسوأ ما في الكارثة»، وأنهم منعوا السفن من الإبحار، وبخاصة سفن الحجاج. الكبيرة والصغيرة»[2].

وكان الأسلوب الذي استخدم لمواجهة البرتغاليين هو الهجوم الذي قام به في عام 1508 ـ 1509 أمير حسين، وهو أدميرال مصري انضم إلى القوات الهندية بقيادة مالك أياظ في ديو Diu في محاولة لطرد البرتغاليين من الهند. وقد فعل هذا نيابة عن المماليك الذين حركتهم دوافع المصالح الاقتصادية والعداوة الدينية للبرتغاليين. وكانت هزيمته في ديو في عام 1509 حاسمة بالنسبة لبقاء البرتغاليين في الهند[3]. وقد حدد هذا المزج نفسه بين الربح والتقوى علاقات المماليك بشكل عام، وامتدت إلى حكام مكة ومنطقة الحجاز. ويوضح تقرير للمؤرخ البرتغالي باروس عن حملة عقاب مجهولة نسبياً، وقعت في عام 1508، هذا المزج بين الاقتصاد والدين. وفي عام 1508 توقف في ينبع أمير حسين في رحلته عبر البحر الأحمر إلى بحر العرب لمواجهة البرتغاليين وكان ذلك على بعد ستة عشر فرسخاً (أي حوالى مائة ميل، أو مائة وسبعين كيلو متراً) من المدينة المنورة وهاجم مدينة ينبع، وقتل شيخها حاكم المنطقة كلها التي يعبرها

(1) M.A. Muid Ehan, «Indo - Portuguese Struggle for Maritime Supremacy (As gleaned from an Unpublished Arabic Urjuza: Fathul Mubiyn)», in P.M. Joshi and M.A. Nayeem, eds., Studies in the Foreign Relations of India (From Earliest Times to 1947) Prof H.K Sherwani Felicitation Volume, Hyderabad, 1975, pp, 172,176 [stanzas 90 and 2781.

(2) Malik Ayaz, however, did not give up easily. In 1518 he was still so concerned with the Portuguese threat to the hali that he wrote to the Ottoman sultan stressing the need for a joint offensive against them from Gujarat and the Ottomans. Naimur Rahman Farooqi, Mughal - Ottoman Relations (A Study of Political and Diplomatic Relations between Mughal India and the Ottoman Empire, 1556 - 1748), Delhi, 1989, pp. 12 - 13.

(3) Barros, II, pp. ii, 6.

المسلمون الذاهبون إلى الحج، وفرض ضريبة رأس على Cafilas هؤلاء الحجاج، وفي الحقيقة أنه سلب القوافل. وفي النهاية اشتكى الحجاج للقاهرة، واتفق السلطان المملوكي مع الشيخ على دفع قدر محدد من المال في كل عام للشيخ في مقابل ترك القوافل. مضيفاً أنه يفعل ذلك صدقة لمساعدة الشيخ. لكن الحقيقة أنها كانت مالاً لأن كل الحجاج من أين ما غادروا من القاهرة أو من أراضي السلطان في القافلة كانوا مسجلين بواسطة المسؤولين، وكانوا يدفعون «سلطانين» (السلطاني عملية تساوي كروزادو برتغالي) واحداً يدفعونه دائماً في مقابل الحمل، وأما الآخر فقد كان يسلّم للشيخ. ولكنه وجد من الصعب أن يعطي للشيخ اثني عشر ألف سلطاني، ولذلك لم يدفع هذا لمدة أربع سنوات مما دفع بالشيخ إلى أن يعود إلى النهب. أما السلطان فقد حرّكه الاهتمام بالصالح العام، ولأنه الخليفة فيجب عليه أن يصحح الأخطاء والمظالم التي تقع على الحجاج إلى بيت محمد، وكذلك فقد أمر أمير حسين أن يحتج على الشيخ، وإذا لم يفلح في هذا فعليه أن يحتل ميناء ينبع، وهو أغلى شيء يمتلكه الشيخ، وتمثل إيرادات حركة قوافل الحجاج عبره أفضل مدخول بالإضافة إلى أنه يمثل تجارتها البحرية»[1].

وقد استمرت هذه الأشكال من الاهتمام باستمرارية الحج مادياً ومعنوياً، وذلك بعد أن هزم الأتراك العثمانيون مصر في 1516 ـ 1517، وبعد أن أصبحوا حكاماً على الحجاز[2]. فقد أرسل الشريف الحاكم بركات الثاني (1495 ـ 1514) ابنه شريف أبو نمي Abu Nomauy البالغ من العمر ثلاثة عشر عاماً إلى

(1) See Farooqi, Mughal - Ottoman Relations, chapter 4, «The Problem of the Hajj Traffic: Mughal Response and Ottoman Reaction», pp. 144 - 72, for a discussion of Ottoman and Mughal relations with the Portuguese. While this chapter does well in its use of Ottoman records, it greatly exaggerates the actual impact of the Portuguese, and also, ironically, suffers from its failure to use Portuguese records.

(2) Gaury, p. 124. For more detail on events consequent on the Ottoman conquest of Egypt, see Jean - Louis Bacque - Grammont and Anne Kroell, Mamlouks, Ottomans et Portugais en Mer Rouge, pp. 17 - 18, and 74, fn.

سالم، وتم تثبيت أسرته حاكمة تحت سيادة العثمانيين على مكة، والمدينة، وجدة، وكل الحجاز[1].

وقد عزّزت الرعاية العثمانية الحج، وزادت أعداد الحجاج بكثافة بفضل رعاية الدولة وحمايتها. وكان موضوع كتاب فاروقي المهم هو أن العثمانيين أكدوا حكمهم، وأعطوه شرعية، وأكملوا إمبراطوريتهم من خلال إنفاق الأموال على مكة، وعلى الحج[2]. ففي مصر العثمانية وسوريا العثمانية تم تعيين النبلاء المهمين أمراء للحج (في حالة سوريا عين حاكم دمشق أميراً للحج من بعد 1708) وقد تولى أمراء الحج شخصياً قيادة قوافل الحجاج في كل عام. وقد ذكر رحالة في عام 1763 أن السلاطين أرسلوا منحاً رسمية إلى شريف مكة وأسرته «وبهذه المنح مع شحنات أربع أو خمس سفن كبيرة يرسلها كل عام إلى جدة محمّلة بالمؤن لمساعدة كل المقيمين بمكة والمدينة، فخلال الفترة كلها التي يبقى فيها الحجاج في مدينة مكة يتم توزيع المياه مجاناً، يحملها ما يزيد على ألفي جمل، هذا بخلاف العدد الكبير من الهدايا التي كان يتم بها تزيين الكعبة، وينعم بها على أتباع محمد»[3] وفي تقرير حديث إنه كان للعثمانيين اثنا عشر قارباً في السويس، كانت تحمل الحبوب إلى جدة بصفة سنوية[4]. وكان من بين

(1) There is some variation in the details here. For example, Barakat's dates are given as 1497 - 1525. This book is a detailed account of an attack on Jiddah, a farcical failure, by the Portuguese governor Lopo Soares, in April 1517, thus coinciding with the Ottoman conquest of the overlords of the Hijaz, the Mamluks.

(2) Suraiya Faroqhi, Herrscher iiber Mekka: Die Geschichte der Pilgerfahrt, Munich, 1990, passim.

(3) Carsten Niebuhr, Travels through Arabia and other Countries in the East, trans. Robert Heron, 2 vols, Edinburgh, 1792, 11, p. 27. For an excellent modern discussion of Ottoman concern with the hajj in the eighteenth century, see Karl K Barbir, Ottoman Rule in Damascus, 17081758, Princeton, 1980, pp. 108 - 77; for their comparable concern for the Cairo caravan see Stanford J. Shaw, The Financial and Administrative Organization and Development of Ottoman Egypt, 1517 - 1798, Princeton, 1962, pp. 239 - 71; and for excellent general accounts see Peters, Jerusalem and Mecca, pp. 199 - 206, and de Gaury, Rulers of Mecca, pp. 12932.

(4) Shaw, pp. 261 - 8.

ألقاب السلاطين العثمانيين ليس بالإضافة إلى لقب «خليفة» الذي ادّعوه شرفاً لهم بعد هزيمتهم لمصر المملوكية، لقب «خادم الحرمين الشريفين».

وقد عنى هذا المنصب أن العثمانيين كانوا مهتمين أيضاً بنهب البرتغاليين، فمع تقديم الأسباب الدينية للجمهور لكراهية العثمانيين للبرتغاليين كانت الأسباب الاقتصادية مهمة بالنسبة لهم، كما كانت مهمة بالنسبة للمماليك. ويشير خطاب ورد إلى السلطان عام 1525 من أحد القادة العثمانيين إلى موقف عدائي من البرتغاليين، لكن الشكوى منهم لم تكن لهم علاقة بالحج، بل أكدت على مسائل سياسية واقتصادية، وبخاصة تدخلهم في تجارة التوابل[1]. وفي عام 1538 أدى هذا الاهتمام إلى إرسال أسطول لمساعدة الخصوم المحليين على طرد البرتغاليين من الهند بداية بالطرد من مدينة ديو Diu، وهي قلعتهم الأساسية. وقد رأى النبيل الجوجاراتي خواجة سفر، الذي بدأ الهجوم ونظمه، مصلحته الشخصية وقد هددتها الأنشطة البرتغالية، وأوقفتها بشكل خطير، طلب من سيده الحاج سلطان جوجارات مساعدته ضد البرتغاليين معطياً عدة أسباب «وأهم شيء أنهم أهانوا ديننا واعترضوا سبيل الحج إلى بيت نبينا»[2] وكان رجاؤه للسلطان العثماني أكثر اكتمالاً، وأعظم إيحاءً. فإذا ما طُرد البرتغاليون ستصبح التجارة حرة كما كانت قبل أن يأتي البرتغاليون، كما أن الحج إلى مكة لن يُعترض، كما هو الحال الآن، بسبب قيام البرتغاليين بغلق البحر الأحمر[3]. ربما كان من الممكن في ذلك الوقت أن يكون الأتراك قد كتبوا إلى حاكم اتشي

(1) Salih Ozbaran, «A Turkish Report on the Red Sea and the Portuguese in the Indian Ocean (1525),"Arabian Studies, IV, 1978, pp. 81 - 88, and for a fuller version see Michel Lesure, «Un document Ottoman de 1525 sur l'Inde portugaise et les pays de la Mer Rouge», Mare Luso - Indicum, 111, 1976, pp. 137 - 60. See also Andrew C. Hess, «Piri Reis and the Ottoman Response to. the Voyages of Discovery», Terrae Incognitae, VI, 1974, p. 22.

(2) Diogo do Couto, Da Asia, Lisbon, 1778 - 88, V, pp. ii, 9.

(3) Couto, V, ii, p. 7. For a sketchy account of relations between Gujarat and Turkey up to the 1550s, see Ghulam Muhammad Nizamuddin Maghrebi, «The Ottoman - Gujrat Relations (1517 - 1556), «in P.M. Joshi and India (From Earliest Times to 1947) Prof. H.K. Sherwani =

المسلم القوي في سومطرة لكي يستخدم قوته في اعتراض التجارة البرتغالية. وقد ادعى بنتو Pinto أنه كان هناك تحالف بين الاثنين، وأن الأتراك وعدوا بمساعدة عسكرية إذا هاجمت اتشي البرتغاليين[1].

وقد وصل أسطول عثماني في عام 1538م من مصر تحت قيادة سليمان باشا الخادم. و«كانت تعليمات السلطان للقائد أن يبحر إلى الهند، ويحتل تلك الموانئ الهندية التي تقطع وتسدّ الطريق إلى المدينتين المقدّستين مكة والمدينة، وينهي الأفعال الشريرة للكفار البرتغاليين، ويرفع أعلامهم من البحر»[2]. ولكن للأسف إن قلعة ديو البرتغالية صمدت في حصار ملحمي، واضطر الباشا إلى أن يبحر عائداً إلى بلده وبشكل نمطي، استغل فرصة وصوله إلى جدة في العشرين من شهر شوال في أداء الحج بينما واصل الأسطول رحلته في البحر الأحمر، وعاد هو برفقة قافلة الحج إلى مصر[3]. وقد ألقى بعض الطعن حول الإسلام في جوجارات مدعياً أنه لم يتلق أي مساعدة من أهل جوجارات خلال الحصار، وأن حاكم جوجارات فشل فشلاً ذريعاً في تقديم المساعدة إليه، وفي النهاية، قرر أن يترك الجاحدين للفضل إلى مكائدهم.

وقد كان هذا تزييفاً لما حدث لخدمة مصلحته، فقد ساعدته[4] قوات

= Felicitation Voume, Hyderabad, 1975, pp. 184 - 93. For the lead - up to the 1538 expedition, from the Ottoman side, see Salih Ozbaran, «The Ottoman in confrontation with the Portuguese in the Red See after the conquest of Egypt in Istanbul, 1517», Studies on Turkish - Arab Relations, Annual, 1986, Istanbul, 1986, pp. 207 - 14. He stresses the economic angle, seeing the Ottoman annoyance as mostly to do with the way the Portuguese had blocked trade to the Red Sea.

(1) Ferndo Mendes Pinto, The 73 - avels of Mendes Pinto, ed. and trans. Rebecca D. Catz, Chicago, 1989, p. 37.

(2) Muhammad Yakub Mughul, «The Expedition of Suleyman Pasha AlEhadim to India (1538)», Journal of the Regional Cultural Institute, Tehran, 11,1969, p. 147.

(3) Haji Khalifeh, The History of the Maritime Wars of the turks, trans. James Mitchell, London, 1831, p. 66. He had only 40 days to wait until the beginning of Dhu al - Hijja.

(4) Archivo Nacional da Tone do Tombo, Lisbon, «Corpo Chronologico,"3 - 14 - 44 [hereafter ANTTCC1. See also Hess, «Piri Reis», pp. 27 - 9. For an informed discussion of the rival merits of Turkish galleys as opposed to Iberian warships, see John Francis Guilmartin, Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century, Cambridge, 1974, especially pp. 7 - 15; 257 - 9.

جوجاراتية ولم يكن هناك شيء خطأ حول إسلام جوجارات، كما أنه غادر لأن البرتغاليين هزموه. ومع ذلك، فهذه الحملة توضح أن العثمانيين تعاملوا بجدية مع التهديد البرتغالي، ومع واجبهم الخاص بالدفاع عن الأماكن المقدسة.

تمّ الاعتراف بهذا الوضع بشكل واسع بواسطة الحكام المسلمين الآخرين. وقال شير شاه، الذي حل مكان المغول في شمال الهند من 1540 إلى 1545، بعد أن أكمل غزوه لهندوستان، إنه أراد أن يهاجم الفرس الصفويين الذين قطعوا الطريق على الحجاج السنة نفسها من الهند، وإنه يأمل أن ينسق مع العثمانيين هجوماً مشتركاً حتى يقع الفرس بين الجانبين[1]. وبشكل مماثل طالب حاكم اتشي المسلم في سومطرة في عام 1566 السلطان العثماني سليم الثاني بتقديم المساعدة له ضد البرتغاليين. وقد خاطب السلطان بلقب خليفة الإسلام. واستجابة لطلبه، أعد السلطان سليم الثاني أسطولاً لإرساله إلى اتشي، لكن تم تغيير اتجاهه لكي يقضي على تمرد في اليمن[2].

ولا يعني هذا أن المحيطين الهندي والبرتغالي كانا يمثّلان الاهتمام الأول للعثمانيين. لقد كانت أكبر اهتمامات العثمانيين وأولوياتهم بشكل هائل في البر. فعلى الرغم من اهتمامهم إلى حد كبير بالشؤون البحرية فإن اهتمامهم الأول كان موجهاً لحوض البحر الأبيض المتوسط. وكما أشار جويلمارتن: «فإنهم بعد أن هزموا البرتغاليين في جدة عام 1517 لم يكرسوا كل قوتهم، أو يلقوا بكل ثقلهم في هذا النزاع. فقد كانت عوائد الضرائب المأخوذة على ملكية الأرض أكثر أهمية بالنسبة لهم من الأرباح التجارية. وقد اختار سليمان الأول أن يتحركوا للهجوم على المجر بدلاً من الهجوم على البرتغاليين في المحيط الهندي». وعلاوة على هذا، فقد كانت الامبراطورية العثمانية، في المقام الأول، قوة قارية

---

(1) al - Badaoni, Muntakhabu - t - tawarikh, trans. G. Ranking et al., Patna, 1973,3 vols, 1, pp. 480 - 1.

(2) Farooqi, Mughal - Ottoman Relations, pp. 157 - 8.

مشغولة أساساً بتوسيع سيادتها على مساحات أرضية. ولم يكن لدى العثمانيين كره خاص للتجارة، لكن لأن التجارة البحرية كانت تمارس في الأمبراطورية العثمانية بواسطة غير العثمانيين العاملين لمصلحتهم، فقد نظر إلى التجارة البحرية على أنها أداة سياسية واقتصادية يمكن استغلالها للغرض نفسه»[1].

و«على الرغم من ذلك، فقد واصلوا الشكوى ضد الأنشطة البرتغالية ولأسباب معقولة، لأن البرتغاليين شنّوا حملة كبيرة في البحر الأحمر في عام 1541. وكان هدف البرتغاليين بالتحديد سدّ الطريق أمام الحج. وحقاً كان على العثمانيين أن يواجهوا طوفان الشكاوى حول عدم تمكن المؤمنين من الذهاب إلى بيت مكة وأن يؤدوا صدقاتهم، ويكملوا حجَّهم لأن المسيحيين سدّوا عليهم الطريق إلى البحر وداخل البحر الأحمر، وقتلوهم ونهبوهم، وأقل ما يجب عمله هو أن يقبضوا عليهم»[2]. ومع ذلك، فليس من الواضح إن كان اهتمامهم أساساً دينياً أو اقتصادياً، وتوضح مقايضة في الأربعينيات من القرن السادس عشر أن التجارة والدخل كانا أكثر أهمية لدى العثمانيين. ففي عام 1546 هزموا البصرة، وتحركوا قريباً من قلعة هرمز البرتغالية، لكن في العام التالي وضح حاكم البصرة الجديد للبرتغاليين أن سيده يريد أن يجعل من البصرة مدينة مزدهرة من خلال التجارة، حتى تدفع دخلاً ضخماً للباب العالي وأن «الأتراك يريدون تأسيس تجارة رابحة في البصرة»[3]. ويؤيد ذلك تقرير أوزبران المفصّل عن العلاقات البرتغالية ـ العثمانية في منطقة الخليج الفارسي/العربي في القرن

(1) Guilmartin, pp. 20,259.

(2) See Elaine Sanceau, «Uma Narrativa da Expedicao Portuguesa de 1541 ao Mar Roxo», Studia, IX, 1962, pp. 199 - 234 [letter of D. Manuel de Lima to King, Goa, 18 Nov 15411; the quotation is from pp. 225 - 6. According to Hess, in this same year the Portuguese proposed a truce to the Ottomans, which offer was rejected: Hess, «Piri Reis», p. 28.

(3) Salih Ozbaran, «The Ottoman Turks and the Portuguese in the Persian Gulf, 1534 - 1581», Journal ofAsian History, VI, 1, 1972, pp. 72, 73. See also on this matter the following very detailed study: Luis de Albuquerque, Aiguns Aspectos de Ameaga nrca sobre a India por meados do seculo XVI, Coimbra, 1977 [sep from Biblos, LIII, 19771.

السادس عشر الميلادي، ويعتمد هذا التقرير على سجلات برتغالية عثمانية، وهو لا يذكر شيئاً عن الدين إطلاقاً، لكنه يتناول المنافسة العسكرية والاستراتيجية والتجارية بشكل مفيد جداً[1].

ومما يدعم نظرية أولوية التجارة على الدين حادثة مهمة وقعت في أوائل الستينيات من القرن السادس عشر الميلادي، وهي حادثة ليست معروفة كثيراً لدى المؤرخين[2]. ففي عام 1652 أرسل الحاكم التركي للبصرة مبعوثاً إلى هرمز لإقامة السلام لأن الاهتمام العثماني الكامل كان نحو التجارة. وقد أدى هذا في عامي (1563 ـ 1564) إلى سفارة برتغالية بزعامة انتونيو تيكسيرا دي ماخيدو تفاوضت مع السلطان سليمان القانوني (العظيم عند الأوروبيين) على معاهدة سلام. وكان الاقتراح العثماني هو أن الأتراك لهم حرية الملاحة في كل المحيط الهندي، وأن يسمح لهم بإقامة مصانع في بعض الأماكن، وأن يدفعوا المكوس على تجارتهم هناك للبرتغاليين. وفي المقابل، يحق للبرتغاليين أن تكون لهم مصانعهم في الأقاليم العثمانية، وبخاصة البصرة والقاهرة والاسكندرية، وأن يسمح لهم بالدخول إلى منطقة البحر الأحمر. وقد رفض البرتغاليون هذه الاقتراحات خوفاً من الفشل في منافسة العثمانيين، كما خشوا أيضاً أن يكون كل هذا مجرد محاولة عثمانية لوضع قدم في منطقة المحيط الهندي. وإذا ما حدث هذا، فإنه يصبح من السهل عليهم طرد البرتغاليين المكروهين جداً لدى الشعوب الوطنية[3]. والذي يظهر جلياً من هذا التقرير البرتغالي الصريح أن لا إشارة إلى

(1) Ibid., passim; for detail on these incidents in the Portuguese records see Couto, VI, pp. ix, 3, 4, 14, 15 for 1550 events; VI, pp. x, 1 - 5, 10, 13 for the ill - fated «Pirbec», that is Piri Reis; VI, pp. x, 20 for another Ottoman attack in 1553; more skirmishes in the 1550s in VII, pp. i, 5; VII, pp. vii, 7 - 11, and for the 1580s X, pp. i, 11 - 13; X, pp. ii, 11 - 14. See also Hess, «Piri Reis», pp.

(2) Thus Ozbaran's generally excellent account in this article uses only the shorter, published, version of Couto's Decada VIII, cap. 5, while Hess's account in «Pin Reis», p. 35 is based largely on Ozbaran.

(3) M. Augusta Lima Cruz, «The 8th Decada of Diogo do Couto's Asia», International Seminar on Indo - Portuguese History III, Goa, 1983, typescript, pp. 6 - 7, and see also Lima Cruz, «Dicada 8 da Asia de Diogo do Couto_informacao sobre uma vcrsao inedita», Arquipelago, =

أن العثمانيين قد أثاروا في اقتراحاتهم أمر الحج، أو الدين عموماً، فالاقتراحات تناولت كما هو مسجل، موضوع التجارة فقط.

وينطبق الشيء نفسه على دليل من الجانب العثماني يختص بهذه المفاوضات. ففي سبتمبر 1564 كتب السلطان، بعد مغادرة تيكسيرا، كتاباً إلى ملك البرتغال لا يذكر فيه شيئاً عن الدين، ويذكر الكثير عن مسائل دنيوية. وقد أخبر الملك بشكل خاص «أنك ستسود على البر والبحر في أمان وأمن للناس والتجار في مناطق سيطرتنا المحمية، في بلاد الهند، في إقليم جزاير (؟) وعلى بلاد أخرى. وقد أُعطي سفيركم الحالي موافقتنا النبيلة من دون تأخير، وبخطابنا الأمبراطوري تمت إعادته إلى تلك البلاد. والآن من المطلوب عند وصول هذا الخطاب إليك أن تبعث إلينا من دون تأخير بسفيرك الذي سيقوم بهذه المهمة الجديرة بالثناء وهي تحسين أوضاع الشعب، وحسن تنظيم شؤون الدولة»[1].

وفي ذلك الوقت لم تعد اهتمامات العثمانيين مدعومة بحملات (عسكرية) من ذلك الحجم الذي أمر به سليمان باشا. وقد ظل العثمانيون على اهتمامهم حتى في حالة عجزهم عن فعل شيء أكثر من مجرد الشجب. وفي أكتوبر 1565، ومع اليأس الظاهر في أي أمل في عقد معاهدة مع البرتغاليين، كتب سليمان باشا مرة ثانية إلى ملك البرتغال بالشروط التالية: «لقد وصلتنا حديثاً تقارير عن عدوانك على الحجاج المسلمين والتجار القادمين من الهند إلى مقاطعاتنا. . . ومن المفروض بعد وصول خطابنا المعظم إليك، ووفقاً لرغبتك في السلام، أن توقف في الحال كل أشكال العدوان على الحجاج الهنود وعلى التجار. ولكن إذا واصلت الأعمال المعادية للسلام في هذا الإقليم (من الهند) فإننا سنتخذ بعض الخطوات المناسبة ضدّك»[2]. ولم يهتم البرتغاليون بهذا

= Ponta Delgada, 1984, pp. 159 - 60 and Lima Cruz, «Para uma edicao critica da Decada VIII de Diogo do Couto», Arqviuos do Centra Cultural Portugues, Paris, 1982, pp. 93 - 114.

(1) Ozbaran, «Ottoman Turks and the Portuguese», pp. 82 - 4.

(2) Quoted in Farooqi, Mughal - Ottoman Relations, p. 144.

الشأن، ولذلك كتب السلطان سليمان في عام 1568 إلى حاكم مصر يشكو البرتغاليين واحتلالهم للموانئ الهندية، ومضايقاتهم للحجاج. ولمواجهتهم أعدّ أسطولاً في حوض البحر الأحمر، وأراد أن يحفر قناة بين البحر المتوسط والبحر الأحمر حتى يتمكن هذا الأسطول من العبور إلى بحر العرب للهجوم على البرتغاليين[1] ولم يتحقق شيء من هذا المشروع. ومع ذلك، فهذه الفكرة بخلاف كونها تمثل توقعاً لفكرة قناة السويس، فإنها تدل على المشاكل اللوجيستية (الخاصة بنقل الجنود وإيوائهم وتموينهم) التي واجهها العثمانيون بتمركزهم في حوض البحر الأبيض المتوسط، ولم يتضح بعد لماذا أعطى موضوع الدين أهمية شعبية. والذي تدل عليه هذه المفاوضات التي جرت خلال الستينيات من القرن السادس عشر هو أن العثمانيين نادراً ما اشتكوا من تهديد برتغالي لحركة الحج، وقد كان اهتمامهم الرئيسي أكثر بالتجارة. ومنذ ذلك فصاعداً كانت العلاقات بين الطرفين علاقات سلمية تقوم على أساس من الرغبة المشتركة في التجارة[2]. ومع ذلك فقد استمر البرتغاليون في مراقبة الأتراك. وفي عام 1605 كتب الملك خطاباً إلى نائب الملك أنه سمع من شخص أفرج عنه بعد أن أسره الأتراك لمدة ستة عشر عاماً، أن هناك تمرداً ضد الأتراك في منطقة البحر الأحمر، وأن من المحتمل أن يقوم الأتراك بهجوم على ميلندا Melinde، وأخبر نائب الملك بأن يقوم بجمع المعلومات حتى لو كلّف هذا الأمر الكثير[3].

ولم يتمكن العثمانيون من فعل شيء، والظاهر أنهم لم يهتموا كثيراً بمساعدة الحجاج الهنود مباشرة. وكان ذلك بلا شك، وكما سنرى فيما بعد، بسبب أن الأنشطة البرتغالية لم تكن مؤثرة بشكل قاطع على الحج كما ادعت

(1) Farooqi, pp. 156 - 7.

(2) See Hess, «Piri Reis», p. 35.

(3) Documentos remettidos da India, ou Livros das Moncoe.f. ed. R.A. de Bulhao Pato, Lisbon, 1880 - 1935, 5 vols, I, p. 29, king; to Viceroy, March 6, 1605.

بعض التقارير. وحتى إذا حاول العثمانيون، على الأقل، أن يساعدوا الحجاج الهنود فإن فارس الصفوية كانت عقبة. ويعود هذا جزئياً إلى العداوة السياسية الجغرافية بين فارس والهند المغولية حيث كان هناك توتّر يزيد وينقص بين الطرفين في شمال غرب الهند، وفي أفغانستان التي كانت عندئذ جزءاً من الهند، ويتمركز هذا التوتر حول قلعة جاندهار الاستراتيجية. كما كانت الخلافات المذهبية مهمة لأن الصفويين كانوا شيعة متشددين ويقومون بأعمال دعوة وتبليغ، بينما المغول كانوا إلى حد كبير من السنّة الملتزمين. ومن أدلة هذا النوع من الصراع إجبار شاه تهمساب Tahmsap الفارسي الحاكم المغولي المنفي همايون Humayun في عام 1544 على التحول إلى الإسلام الشيعي قبل أن يحاول مساعدته على استعادة عرشه، وبالتالي اعترض الصفويون باستمرار طريق الحجاج الهنود[1]. ويبدو حقاً أن الزوار السنة قد تعرضوا عموماً للازدراء والإهانات في فارس. وعلى سبيل المثال، فإن الرحالة التركي السنّي سيدي علي رئيس قد تمّ تحدّيه وإيقافه ثلاث مرات لأسباب مذهبية[2]. وكان رد الفعل السنّي في الهند تجاه كل هذا هو الهجوم المضاد. وقد اتخذ العلماء السنة في بلاط أكبر الخطوة المتطرفة في القول بأن الحج ليس إجبارياً لأنه لو تم عن طريق البحر فإنه يتم تحت رعاية أو تسامح البرتغاليين المسيحيين، وإذا تم عن طريق البرّ فهو يتم عبر أراضي الشيعة الخونة حقاً[3].

ويبدو أن الطريق البري لم يكن الاختيار الأول على أي حال، فيما عدا

(1) Riazul Islam, ed., A Calendar of Documents on Indo - Perf.an Relations (1500 - 1750), Tehran and Karachi, 1979 - 82, 2 vols,. II, p. 238; Riazul Islam, Indo - Persian Relations. A Study of the Political and Diplomatic Re lations between the Mughul Empire and Iran, Teheran, 1970, p. 50.

(2) Sidi Ali Reis, The Travels and Adventures of the Turkish Admiral Sidi Ali Reis in India, Afghanistan, Central Asia and Persia during the years 1553 - 1556, trans. A. Vambery, London, 1599, pp. 86,91,97 - 9.

(3) Muhammad Mujeeb, The Indian Muslims, London, 1967, p. 240 and f.n.; Islam, Documents, II, p. 238.

بالنسبة لهؤلاء الحجاج الذين يقصدون الحج من أقصى الشمال الغربي للهند. وكان الطريق البحري بالمقارنة أسهل، ولذلك فقد سافر عن طريقه معظم الحجاج الهنود. ومع ذلك، فقط أصبح هذا الطريق خلال القرن السادس عشر تحت سيطرة البرتغاليين القادمين الجدد. وسنبحث في ما يلي في درجة وتأثير العداوة البرتغالية، ولكن سنعرض في البداية الموقف العام البرتغالي، وبخاصة الموقف التنصيري، من الإسلام. وكان موقف رجال الدين البرتغاليين موقفاً معادياً إلى حدّ كبير ويقوم جزئياً على أُسس مذهبية، وكذلك على أساس من أن الإسلام ناجح جداً في تحويل الناس إلى الإسلام وبخاصة في جنوب شرقي آسيا، كما سنرى في الفصل الثالث. فالشّعور المضاد للمسلمين كان بالطبع قوياً بين البرتغاليين. وقد استردوا أرضهم من المسلمين مكمّلين هذه المهمة مع نهاية القرن الثالث عشر الميلادي. وفي إسبانيا المجاورة استمر الحكم الإسلامي المستقل حتى نهاية القرن الخامس عشر، وكان آخر تمرد إسلامي ضد الحكم المسيحي الإسباني في عام 1568.

في نهاية القرنين الخامس عشر والسادس عشر ومع توسّع البرتغال بامتداد الساحل الأفريقي الغربي، ثم في المحيط الهندي، شُغل بعض البرتغاليين بصراع طويل ودموي ممتلئ بالعديد من الاعتداءات على المسلمين في شمال أفريقيا. وقد كان هناك حقاً تبادل مستمر للأشخاص داخل المنطقتين، وكثير من القادة البرتغاليين والقوات البرتغالية في الهند كانوا قد خدموا سابقاً في المغرب.

وكان الشعور المعادي للمسلمين عندئذ عميقاً ومتأصّلاً تقريباً بين البرتغاليين. وكان الأسلوب القوي لقدح معارض ما، هو أن تتهمه بأنه لم يكن شديداً على المسلمين، أو أنه تصرف كمسلم. وكمثال يستدعي إلى العقل بقوة أشكال التعصّب المذكورة في كتاب دانيال نورمان المهم[1]، فقد اتهم الحاكم

(1) Norman Daniel, Islam and the West the making of an image, Edinburgh, 1960, and also of course more generally see Edward Said, Orientalism, London, 1978.

البرتغالي العظيم ألفونسو ألبوكريك بأنه سيئ مثله مثل محمد. وقد كتب أحد المعارضين أن من بين الجرائم وسوء السلوك: «أنه عندما أتى من مالكا Malacca وجد نفسه في كوشين Cochen (في 1512) مع ستين عاهرة أحضرهن من غوا Goa ووضعهن في برج، وبانتهاء للعشاء ذهب إليهن، وقد فعل هذا طوال الشتاء (الموسم الممطر من يونيو إلى سبتمبر) حتى أنه لم يستطع أحد أن يتحدث إليه، أو أن يقوم بأي عمل. إن محمداً لم يكن لديه ملذات مع البنات العذارى مثلما كان له»[1].

وانتشرت العداوة بين الطرفين. وقد لاحظنا كثيراً الطريقة التي تحدث بها البرتغاليون عن النبي ﷺ وعن الإسلام مستخدمين روتينيا صفات مثل: الملعون، المنبوذ... إلخ. وقد قتل معظم سكان غوا في عام 1510 عندما احتلت المدينة مرة أخرى، واضطُهد المسلمون في المناطق التي احتلها البرتغاليون. وقد قابل المسلمون هذا العداء بعداء عميق مقابل. وقد كتب شاعر من كلكتا التي كانت مركزاً إسلامياً لمقاومة البرتغاليين يقول:

- إنه هو أسوأ الخلق، التابع لأكثر الطرق نجاسة.
- أشد أعداء الله ورسول دينه، وأمة رسوله.
- الفرنجي العابد للصليب والساجد أمام الصّور والأصنام.
- القبيح المظهر والشكل، صاحب العيون الزرقاء الشبيهة بعيون الغيلان.
- يمرّ على الماء مثل الكلب، ومن يطهر نفسه منهم يُوَبَّخ ويُحْرَم (من الكنيسة).
- الماكر، المتمرد، المخادع، وأقذر خلق الله جميعاً.

ويقول جزء آخر من القصيدة نفسها:

(1) Castanheda, III, cxxiv.

- دمروا الأبنية الإسلامية ومبادئ التراث الإسلامي الأساسية.
- سيطروا على الحكام المحليين سيطرة السيد على عبده.
- وكم من مسلم مقيّد في سجنهم، وكم من مسلم تم تعذيبه بالعديد من الابتلاءات القاسية.
- ما أكثر من تيتّموا (من الأطفال) بقتل آبائهم وما أكثر الفتيان والنساء الذين ثكلوا!
- وكم أحرقوا من سفن، وكم أغرقوا من مراكب في البحر.
- وكم من مسلم أدخلوه في المسيحية (بالقوة) وكم من سيّد سجنوه؟
- سدّوا كل الطرق في البر والبحر أمام المسلمين الخائفين.
- فعاش الناس فوق التلال مرتعدين.
- أحرقوا القرآن والمساجد، وبنوا مكانها الكنائس.
- ضربوا المسلمين بالأحذية ودنّسوا المساجد ببولهم.
- نبشوا قبور المسلمين، وبنوا مكانها أماكن عبادتهم.
- اغتصبوا النساء في حضرة أزواجهن وأقربائهن.
- طاردوا الأسرى المقيّدين، وأرعبوا وعذبوا الأسرى في الأسواق.
- أمروهم بالقوة أن يحملوا أشياءً قذرة غير طاهرة، وسجنوهم في أماكن نجسة[1].

لقد عاش في مدينة بوناني Ponnani بالقرب من كوشين Cochin في ثمانينيات القرن السادس عشر قاض شديد المعارضة للمسيحيين. ووصلت كراهيته لهم إلى حدّ أنه أمر أن يدفن عند موته على معدته، ووجهه إلى أسفل

(1) Muid Khan, op. cit., pp. 171, 178, stanzas 54 - 59, 325 - 6, 330 - 41.

حتى لا يستطيع رؤية أي مسيحي. وفي كل يوم جمعة يجبر الأسرى المسيحيين في المدينة على إجراء قرعة، ويؤخذ الخاسر إلى المسجد، وهناك يؤمر بالدخول في الإسلام، ويقطع رؤوس من يرفض منهم حتى جرت الدماء في المسجد، ويقال إنه قتل نحو مائتي مسيحي بهذه الطريقة[1].

أما الكنيسة، فقد كانت بالطبع أكثر حماسة وإعلاناً في معارضتها للإسلام، وبخاصة للحج، وقد أصدرت المجالس الإقليمية (المحلية) في غوا Goa في أواخر القرن السادس عشر قرارات عدة ضد المسلمين، واعتمد تأثير هذه القرارات على مدى تنفيذ الجيش العلماني لها. ففي البداية وفي عام 1567 أوصى القرار رقم 30 بعدم السماح لغير المسيحيين الموظفين لدى الدولة بأخذ إجازة يوم واحد في الأسبوع «لممارسة أديانهم الزائفة» وقد طبّق هذا خصوصاً على المسلمين وعلى أيام الجمع[2] أما القرار رقم 35 لنفس المجلس فيقول: «إن العديد من المسلمين وغيرهم من الكفار يأتون إلى موانئنا ومعهم كتبهم المقدّسة في مذاهبهم، والآثار الزائفة التي يحملونها معهم من بيت مكة، وغيرها من الأماكن التي يقدّسونها، ويمرون عبر مقاطعتنا بهذه الأشياء إلى مناطقهم. ولذلك فإن موظفي الدوائر الجمركية مأمورون بألا يسمحوا بدخول هذه الكتب وتلك الآثار، بل يجب إخطار الأساقفة والباباوات لكي يقوموا بفحص هذه الأشياء، ويحرقوها إذا تأكدوا من ذلك»[3].

وقد اهتم المجلس الإقليمي الثالث في عام 1585 اهتماماً مباشراً بالحج. فقد وضع في العنوان الفرعي لمحور المجلس: «أنه يجب عدم إعطاء تصريحات أو إذن للذهاب للحج إلى بيت مكة أو إلى هياكل أو معابد الأغيار gentiles».

(1) Documenta Indica, ed. J. Wield et al, Rome, 1948 - , 16 vols to date, to 1594, XV, p. 163.

(2) Bullarium Patronatus Portugalliae Regum in Ecclesiis Africae. Asiae atque Oceaniae, ed. Vicecomite de Paiva Manso, I, Appendix, Concilia Provincialia Ecclesiae Goanensis, Lisbon, 1872, p. 13.

(3) Ibid., p. 14.

ويقول القرار الصادر: «إن هذا المجلس الديني Synod بالاتفاق مع مجلس فيينا يعلن أن التصريحات والأذون الشفوية، أو المكتوبة يجب ألاّ تعطى للمسلمين ليذهبوا للحج إلى بيت مكة، إلى محمّدهم المزيف.. كما يجب عدم إعطاء تصريح للكفار الهندوس ليذهبوا للحج إلى معابدهم وإلى آلهتهم المزيفة، وقد صدرت التعليمات لقادة هرمز، ولكل قادة القلاع في الهند، لكي يطبقوا هذا كما ينبغي وكما نأمل من المسيحيين المتحمسين للدين»[1].

وقد تزعّم المتخصصون في الدين في الطرفين هذه العداوة، وحاولوا أن يدعموا هذا الاتجاه غير المتسامح لدى أقرانهم العلمانيين. وفي المقابل، عانى الزعماء الدينيون من أجل السيطرة. ففي حالة لا تخلو من عنصر السخرية ألقي القبض على اثنين من اليسوعيين في عام 1589، واحتُفظ بهما في ظفار بواسطة الزعيم المسلم المحلي للحصول على فدية. وتم الاتفاق على فديتهم بمبلغ 900 تسعمائة دوكات (ducat). وفي الوقت نفسه ألقي القبض على قاضٍ (تركي في نسخة أخرى) بواسطة البرتغاليين. وفي ديو دفع مبلغ خمسة آلاف براداوس (paradaus) فدية (أربعة آلاف في نسخة أخرى) وصلت للمدينة. وقد نبّه الحاكم إلى أن اليسوعيين يقابلون (يساوون) القضاة. وإذا كانوا يستحقّون أكثر فكلاهما يجب أن يحصل على الأكثر. وقد أدى هذا إلى تبادل (الأسرى) وأخذ الكهنة إلى صنعاء حيث كان هناك كذلك ثمانية وعشرون أسيراً مسيحياً (ثمانية عشر في نسخة أخرى) تقوى إيمانهم بواسطة اليسوعيين الشجعان. وقد بقوا مسجونين ريثما أجريت المساومة على قيمتهم حتى نهاية عام 1594[2]. ومن المحتمل أن يكون هؤلاء هم الذين عادوا في النهاية إلى غوا في عام 1596 على ظهر سفن قادمة من البحر الأحمر. وبالتأكيد، فإن بعض البرتغاليين الذين

(1) Bullarium, p. 66.

(2) See Documenta Indica, XV, pp. 710, 741 - 2 for two slightly conflicting accounts of this matter, and vol. XVI passim.

أسروا بواسطة الأتراك على شاطئ ميلندي في شرق إفريقيا قد تمّ تحريرهم[1].

أما موقف السلطات الدنيوية (العلمانية) فقد كان أكثر مرونة على الرغم من أنه قد تُمارس عليهم ضغوط في بعض الأوقات من جانب رجال الدين لكي يتشدّدوا ولا يتسامحوا في هذا الأمر. وبينما عارض المجلس الإقليمي (المحلي) السماح بحمل الكتب الدينية الإسلامية أو الآثار الدينية كانت السلطات الدنيوية أقل تشدداً. وعندما تبادل ألبوكريك الهدايا مع حاكم مسلم محلّي كان من بين هداياه نسخة من القرآن قيمتها مائتا بارادوس[2]. ومن المحتمل أن يكون الكتاب قد استولى عليه تاجر معادٍ. وبالتأكيد، لم يكن البرتغاليون كارهين لإعادة تبادل بعض الأشياء التي استولوا عليها. ففي عام 1511 أرسل ألبوكريك حملة إلى شرق مالكا التي كان قد احتلها، وأرسلت الهدايا إلى الملوك المحليين، وقد احتوت على بعض من قطيفة مكة الغالية الثمن والتي استولى عليها البرتغاليون من سفينة معادية من كلكتا[3]. وفي مناسبة أخرى حدث هذا النوع من إعادة تبادل الأشياء من جانب البرتغاليين. ففي عام 1533 استولى البرتغاليون على عدة سفن تجارية في البحر الأحمر، وحملوا كل بضاعتها. ومن بين هذه البضاعة قطع غالية من القطيفة والقماش المطرّز من مكة وبراميل من ماء الورد. وعندما أمر سفير برتغالي بالسفر إلى البنغال للمفاوضات أرسلت هذه الأشياء نفسها التي استولى عليها كهدايا إلى الحاكم. وكان كل شيء على ما يرام إلى أن تعرف مسلم في المحكمة في البنغال إلى علامات تلك الأشياء، وقد كان هو نفسه شاهد عيان على الاستيلاء على السفن الإسلامية،

(1) See Archive Portugues Oriental, ed. J.H. da Cunha Rivara, Nova Goa, 1857 - 77, 6 vols. III, p. 585.

(2) Castanheda, II, Ivii. «hu mocafo, qhe era hu liuro do alcorao do Mafamede, qhe foy aualiado e dozentos pardoes». For «mocafo» see S.R. Dalgado, Glossdrio Luso - Asiatico, Coimbra, 1919 - 21, 2 vols, s.v.

(3) Ibid., Ill, Ixxv.

وأخبر الملك بذلك مشيراً إلى أن هذا ليس مجرد سرقة، إنما الأسوأ من ذلك أن هذه الأشياء سلبت من مسلمين في طريقهم إلى الحج إلى مكة. وبهذا فشلت السفارة وأسر السفير البرتغالي لفترة من الوقت[1].

وعلى الرغم مما يفكر فيه عندئذ رجل الدين تجاه هذه البضاعة الوثنية، فإن السلطات الدنيوية كانت دائماً مضطرة إلى تحجيم المعارضة الدينية للمسلمين في ضوء الواقع الاقتصادي. وفي عام 1514 قرر ألبوكريك مهاجمة هرمز بدلاً من الإبحار في البحر الأحمر. وكان مدركاً إدراكاً جيداً أن من الأفضل الاتجاه إلى السويس، والدخول في معركة مع أسطول السلطان في مصر، ومنع الحجاج إلى مكة، وأن ينسّق جهوده مع حكم الحبشة. وفي النهاية إذا حدث منع لتجارة المسلمين في البحر الأحمر فإن البضائع التي سترد من البرتغال (وهي نفس البضائع تقريباً) ستباع بشكل أفضل في الهند. لكن تكاليف الحملة ستكون مرتفعة. وقد اتضح بشيء من الحساب أن الحملة ستكون تكاليفها مستحيلة مالياً على الرغم من الرغبة العامة في إنجازها. ولهذا اتجه الأسطول إلى هرمز[2]. وعموماً أشار المسؤولون الماليون إلى أن السياسات المتشددة ضد المسلمين كانت على ما يرام، وأنها كانت مقصودة تماماً من جانب رجال الدين، لكن الحقيقة أنهم أضرّوا بالتجارة، الأمر الذي أدى إلى خفض الموارد الجمركية. وفي عام 1559 كتب مسؤول بأن جمارك غوا أتت بدخل مقدار، ثمانمائة بارادوس. وبفضل السياسات غير المنحازة ارتفعت هذه الجمارك إلى ثمانية آلاف بارادوس. والآن هذا الدخل مهدّد بموجة جديدة من السياسات المتعصبة المنحازة[3].

(1) Gaspar Correa, Lendas de India, Coimbra, 1921 - 31, Lisbon, 1969, 4 vols, III, pp. 476 - 9; Castanheda, VIII, caps. 1, Ixvii.

(2) Castanheda, III, cxxxvi.

(3) Documenta Indica, IV, p. 492. These figures seem to be quite fabulous, and designed merely for effect; nevertheless, the general point holds good.

والسجلّات غير واضحة في ما يتعلق بالأمر الحيوي الخاص بمدى اتباع السلطات الدنيوية البرتغالية لنصائح السلطات الدينية الخاصة بمنع المسلمين من الذهاب إلى الحج. فسجلاتنا من أواخر القرن تشير إلى أن حركة الحج كانت مستمرة، ويمكن أن نفترض أنه بعد الحادثة الأولى من عدم التسامح المتشدّد أن السلطات الدنيوية إما أنها لم تمنع الحجاج وأغمضت العين عن وجودهم، أو أنها ببساطة لم تتمكن من التعرف إلى من هو ذاهب إلى الحج من بين المسافرين على سفينة متّجهة إلى البحر الأحمر. والواضح أن السياسة البرتغالية الخاصة بالتجارة والسفر إلى البحر الأحمر اختلفت خلال القرن السادس عشر، ولم تكن بالتأكيد سياسة واحدة تقوم على أساس من المنع التام خلال كل القرن[1].

فقد بدأ البرتغاليون في المحيط الهندي بالهجوم على السفن الإسلامية بمجرّد الرؤية ومن دون تمييز. والسجلات مليئة بتقارير عن مذابح دموية لكل المسافرين والبحارة على السفن القادمة من البحر الأحمر أو المتّجهة إليه مع مصادرة بضائع هذه السفن. وتقول التعليمات الملكية الصادرة للحملة البرتغالية الثانية عام 1500 تحت قيادة كابرال Cabral بأن يعلن حرباً على سفن المسلمين لأنهم شعب على عداء شديد وقديم مع البرتغاليين[2]. وسرعان ما أصبحت هذه السياسة أكثر تعصّباً، وليس أقلّ دموية. فقد بدأ البرتغاليون يعزلون السفن القادمة من مكة، أي من البحر الأحمر، عن السفن المحليّة للمسلمين. ومُنع العرب والأتراك، بينما عامل المسلمون الهنود المحليون معاملة مختلفة حيث يستطيعون أن يتاجروا ولكن وفق شروط متشددة قاسية. وليس لهم أن يحملوا أناساً ينتمون إلى هاتين المجموعتين من المسلمين (العرب والأتراك) وإلا عُدّوا معارضين للبرتغاليين معارضة متأصّلة وغير قابلة للعلاج. وليس لهم أيضاً أن يحملوا

(1) Farooqi in Mughal - Ottoman Relations fails to discriminate in this way.

(2) Annaes Maritimos e Coloniaes, Lisbon, 1840 - 46, 6 vols., V, p.216.

أسلحة يمكن استخدامها ضد البرتغاليين. والأكثر أهمية ليس لهم أن يحملوا التوابل. كانت هذه هي المطالب الرئيسية للبرتغاليين. وكان الموضوع الرئيسي لهذه الممارسات منع تجارة التوابل من البحر الأحمر إلى أوروبا، واحتكار هذه التجارة الثمينة باستخدام طريق رأس الرجاء الصالح.

وهكذا خلطت السياسة البرتغالية بين خدمة الله وخدمة سلطان المال، وقد اتضح أن الثروة (احتكار تجارة التوابل) كان العنصر الأساسي. فمنذ عام 1502 كان الأسطول البرتغالي في انتظار السفن القادمة من البحر الأحمر، ويهدف إلى تدمير هذه السفن لكي يصبح ملك البرتغال رب توابل الهند الوحيد[1]. وفي عام 1505 أشار نائب الملك الجديد دالميدا إلى أنه يفضّل أن يبقى صديقاً لحاكم كلكتا، لكنه فضل أن يصادق مسلمي مكة. وكان دالميدا حريصاً على أن يوضح له ثمن هذا الاختيار بمنع تجارة التوابل منعاً تاماً في البحر الأحمر[2]. ولتنفيذ هذا قام أسطول في عام 1506 بحراسة ومراقبة مدخل البحر الأحمر، وأوقف كل السفن، وسجن كل من لا يملك تصريحاً من سلطة برتغالية مختصة[3].

وقد استمرت هذه السياسة خلال القرن السادس عشر[4]. وفي إحدى هذه الحملات الناجحة في عام 1525م أبحر أسطول برتغالي دخل مضايق مكة، أي مدخل البحر الأحمر، وأحرق ستاً وعشرين سفينة، وقتل الكثيرين، وأسر الآخرين، واستولى على سفن محمّلة بالتوابل[5]. وفي عام 1528 هزم البرتغاليون وأغرقوا أسطولاً ضخماً من 130 مركباً شراعياً من كالكتا، كان من

(1) Marechal Gomes da Costa, Descobrimentos e Conquistas, Lisbon, 1927 - 30, 3 vols., II, p. 110.

(2) Castanheda, II, p. xvii.

(3) Castanheda, II, p. xxxix.

(4) As Gavetas da Torre do Tombo, Lisbon, 1960 - 75, 12 vols., IV, p. 82, 387 - 8; Barros, III, p. ix, 7.

(5) ANTTCC, 1 - 33 - 3.

بينها ستون سفينة حراسة، والبقية سفن بضائع[1]. ومع ذلك لم تكن الحراسة وعمليات التفتيش كلها ناجحة دائماً. فقد كان هناك الفشل الذريع في احتلال عدن التي حكمها الأتراك العثمانيون من عام 1538 بفضل سليمان باشا، وقد احتلها بعد فترة من شبه الاستقلال بيري ريس Piri Reis في عام 1549[2] وقد حرم هذا البرتغاليين من قاعدة كان سيكون لها فاعلية عظيمة في جعل الحراسة والتفتيش عند مدخل البحر الأحمر أكثر تأثيراً. وفي بعض الأحيان، تمكن بعض التجار المسلمين المحظورين أن يتجاوزوا الأساطيل البرتغالية، وفي أحيان أخرى كانت الأساطيل البرتغالية تصل متأخرة، ولا تدرك سفن التوابل أو تلحقها[3].

ومن المهم التأكيد أن البرتغاليين سرعان ما نسوا مسألة منع كل التجارة في البحر الأحمر. وعموماً، إذا حصلت سفينة على تصريح، ودفعت الجمارك للبرتغاليين عند واحدة من قلاعهم كان يسمح لها بالتجارة. ومن الواضح أنه لم يكن بمقدور البرتغاليين السيطرة على كل المسافرين، كما أن التصاريح لم تمنع مرور الحجاج على الرغم من أوامر السلطات الدينية. وهكذا، استمرت التجارة من الهند، وبخاصة من جوجارات إلى البحر الأحمر، واستمرت حركة الحجاج غير متأثرة بقرارات المنع. وفي حالة جوجارات، فإن هذه السياسة انتهت من خلال معاهدات السلام التي عقدت خلال الثلاثينيات من القرن السادس عشر.

ففي عام 1534 خُصّصت السفن الجوجاراتية المتّجهة إلى البحر الأحمر بالاتجاه إلى باسين Bassein للحصول على التصاريح. والنقطة المهمة هنا مسألة

(1) Castanheda, VII, p. xc.

(2) See Hess, «Pin Reis», pp. 27 - 9.

(3) For example, Barros, IV, pp. ii, 10; Castanheda, VIII, pp. xliii; Couto, V, pp. ii, 7.

السماح لهذه السفن بالاتجاه إلى هناك[1] ولدينا الكثير من الأدلة على أن تصاريح فعلية أعطيت لسفن جوجاراتية للاتجار في البحر الأحمر منذ ذلك التاريخ فصاعداً[2]. ويبدو من الواضح حقاً أن التجارة الجوجاراتية مع البحر الأحمر قد اتسعت كثيراً خلال هذا القرن.

وفي أواخر عام 1537 كتب الحاكم البرتغالي نونو دا كونها Nuno da Cunha إلى الملك مُقرّاً بأن التجارة من ديو Diu إلى البحر الأحمر تسير على ما يرام. فالعديد من السفن الهندية غادرت ديو متجهة إلى البحر الأحمر، ووصلت خمس وثلاثون سفينة من الشاطئ العربي، من عدن وجدة[3]. وفي عام 1538 قامت سفينة برتغالية بتفتيش سفينة إسلامية معها تصريح حصلت عليه من قائد ديو. وقد نصّ التصريح على أن للسفينة أن تبحر من سورات Surat إلى المخا، ثم تعود إلى ديو، لكن «ليس لها أن تحمل تجارة ممنوعة (التوابل بشكل أساسي) أو أن تحمل روماً أو أتراكاً...»[4] وبعد ثلاث سنوات قام أسطول برتغالي عند مدخل البحر الأحمر بتفتيش سفينتين إحداهما كبيرة، والأخرى صغيرة، وإحدى السفينتين تحمل تصريحاً من القائد البرتغالي في ديو بالذهاب إلى السويس وتصريحاً من قائد باسين Bassein بالذهاب إلى جدة. و«قد أكرمتهم سفننا»[5]. وفي عام 1548 كتب المجلس المحلي لغوا إلى الملك يخبره بأن عدد السفن التي وصلت من البحر الأحمر إلى الشاطئ الهندي زادت على الخمسين، أو الستين سفينة في السنة الأخيرة وحدها[6]، وحتى السجلات

(1) British Library, Additional MSS 28433, ft. 174 - 5v; see also the treaty of 1535 with Bahadur in Couto, IV, pp. ix, 8.

(2) See the case in 1538 in Couto, V, pp. ii, 8.

(3) Studio, no. 10, p. 184.

(4) ANTTCC, 1 - 62 - 154.

(5) Correa, IV, p. 237.

(6) ANTTCC, 1 - 81 - 93.

اليسوعية سجلت روتينياً وصول السفن من البحر الأحمر، غير متأثرة في الظاهر، بل وغير مهتمة، بحقيقة أن هذه السفن قادمة من قلب بلاد الإسلام[1]. وقد روى كوتو Couto قصة غريبة عن تاجر مسلم معه أقمشة جميلة مصنوعة في بروتش Broach ويقصد بها باشوات الأتراك (ربما حاكم تركي في مكان ما في منطقة البحر الأحمر). وقد واجه بعض المشاكل مع مسؤولي الجمارك البرتغاليين حول تقييم الأقمشة وتثمينها. والنقطة المهمة هنا هي أن المسؤولين البرتغاليين نظروا إلى هذه التجارة مع قلب بلاد الإسلام نظرة روتينية غير متوقعة[2].

وفي حالة مهمة بشكل خاص، أوقف أسطول برتغالي في عام 1609 سفينة عربية في طريقها من ديو Diu إلى البحر الأحمر. وكانت غالبية السبعمائة مسافر عليها من الحجاج. وكان لديها تصريح من رئيس أساقفة غوا الذي كان يعمل حاكماً فعلياً للهند البرتغالية في ذلك الوقت[3]. وفي وقت الحرب، وكما حدث في عملية الاستعداد لحصار ديو في عام 1546م، مُنعت هذه التجارة بالنسبة لأعداء البرتغاليين[4]. وفي أوقات أخرى كانت التراخيص تعطى لمعظم التجار الهنود، ويمنحها معظم القادة البرتغاليين. وفي عام 1555م أمسك أسطول بأربع سفن محمّلة بالتوابل، إحداها سفينة تركية. وقد منعت تماماً في الوقت الذي تم فيه تفتيش إحدى وعشرين سفينة من جوجارات، وكلها تحمل تراخيص، وسمح لها بالإبحار باستثناء سفينة واحدة عليها ثمانية أتراك صودرت وبيعت في هرمز[5].

(1) Documenta Indica, III, pp. 651, 712; IV, p. 427; V, pp. 263, 754.

(2) Couto, Soldado Pratico, p. 83.

(3) Jean Mocquet, Voyages en Afrique, Asie, Indes Orientales et Occidentales, Rouen, 1630, pp. 280 - 1.

(4) D. Joao de Castro, Cartas, ed. Elaine Sanceau, Lisbon, 1954,pp. 227 - 30, 251, 257.

(5) ANTTCC, 1 - 94 - 94.

وتشير هذه الحوادث إلى أن البرتغاليين لم يكونوا يعملون في فراغ إذ كان عليهم أن يرضوا الحكام الهنود الأقوياء والتجار، وعدم التفكير فقط في العداوة الأيديولوجية للمسلمين، ولكن أيضاً في الطريقة التي يمكن للتجار المسلمين أن يزيدوا من دخول الجمارك البرتغالية. وبينما من الناحية النظرية مارس البرتغاليون احتكاراً تاماً لتجارة التوابل فإنهم اضطروا في مناطق أخرى إلى أن يتساهلوا بعض الشيء. ومع نهايات الثمانينيات من القرن السادس عشر، عقد سلطان جولكوندا معاهدة مع البرتغاليين. ووفقاً لهذه المعاهدة، كان عليه أن يرسل سفينة عليها ثلاثمائة شوال من الأرز إلى أحد الحصون البرتغالية في سيريلانكا في البداية، وفي مالكا بعد ذلك. وفي المقابل يمنح، مثله مثل سلطان بيجابور، تصاريح للسفن المتجهة إلى جدة ومخا[1]. وفي عام 1543 تم التخلي عن طالوقاس (talukas) إلى الشمال والجنوب من المقاطعة البرتغالية الصغيرة في غوا وهما برديس وساليت. وفي المقابل، كان على البرتغاليين أن يسمحوا له بالتجارة في البحر الأحمر على أن تدفع الجمارك في غوا، ويسمح بالتجارة. ومن المفترض أن كثيراً من الحجاج كانوا على ظهر السفن[2]. وفي أوائل القرن السابع عشر، حصل الحاكم القوي الفعلي لأحمد نجار، مالك أمبر، على ترخيص كل عام بالتجارة في البحر الأحمر[3].

وكذلك في مالابار حيث اعتمد البرتغاليون خلال الأربعينيات من القرن السادس عشر على التجارة والحكام المحليين من أجل عدد من الخدمات. ومرة أخرى كان على البرتغاليين أن يرضوا هؤلاء الحكم والتجار بالسماح لهم

(1) Sanjay Subrahmanyam, «Persians, Pilgrims and Portuguese: the Travails of Masulipatnam Shipping in the Western Indian Ocean, 1590 - 1665», Modern Asian Studies, XXII, 3,1988, pp. 503 - 30.

(2) Vitorino Magalhaes Godinho, Les finances de l'etat portugais des Indes Orientales, 1517 - 1635, Paris, 1982, pp. 80,146.

(3) Bulhao Pato, ed., II, p. 290.

بالتجارة في البحر الأحمر بمنحهم التراخيص اللازمة[1] وفي عامي 1546 و1547 كتب أحد مشاهير كنانور Cannaor إلى الحاكم البرتغالي ذاكراً، بين عدة أمور، أن سفنه وصلت من جدة والمخا[2]. وكما لاحظ ت. س ماثيو أن هذه التجارة المرخّصة أدت إلى تهريب الفلفل بطرق غير قانونية، وبهذا ساهم هذا التسامح البرتغالي في مسألة التجارة في البحر الأحمر في إحياء تجارة التوابل عبر الشرق الأوسط إلى أوروبا[3]. وقد سهلت عمليات التهريب بسبب إلغاء الحراسة والتفتيش في منطقة البحر الأحمر حوالى 1570[4].

وفي عام 1605 اشتكى الملك للنائب من أن ملك كوشين وحكام مالابار وكانارا استغلوا التراخيص في إرسال الفلفل وغيره من السلع الممنوعة إلى البحر الأحمر[5].

وقد اتضحت عمليات إرضاء البرتغاليين للحكام المحليين في علاقاتهم بأكبر أقوى حكام الهند في القرن السادس عشر، وهو حاكم امبراطورية المغول العظيمة. فقد كانوا على معرفة بإمكاناته العسكرية القوية. وبسيطرته على جوجارات في 1572 أصبح أكبر جار للقلاع البرتغالية الحيوية إلى ديو ودامان. وكان جوجارات أيضاً أهم منطقة للتجارة البرتغالية. وقد خشي البرتغاليون، على حق، من أن يمنع أكبر تجارتهم، إذا أراد ذلك، أو أن يستولي على حصونهم التي يصعب عليها أن تستقبل مساعدة من البحر خلال أشهر الريح الموسمية الجنوبية غربية في الهند وجنوب آسيا (وهي الأشهر من يونيو حتى

(1) K.S. Mathew, «Indian Merchants and the Portuguese Trade on the Malabar Coast during the sixteenth century», Teotonio de Souza, ed., IndoPortuguese History: Old Issues, New Questions, New Delhi, 1985, pp. 5 - 6,10.

(2) Archive National da Tone do Tombo, Lisbon, «Coleccao da Sao Lourenco», III, ff. 160,180.

(3) Mathew, pp. cit.; see also Silva Rego, ed., Documentaqao, X, p.157.

(4) Femao Guerreiro, Relaqao Annual das coisas que fizeram os Padres da Companhia de Jesus nas suas Missoes, ed. Artur Viegas, Coimbra, 193031, Lisbon, 1942,3 vols., II, p. 390; Couto, X, p. vii, 7; XII, pp. i, 7; XII, pp. iii, 10; Cunha Rivara, III, pp. 682 - 3.

(5) Bulhao Pato, ed., I, p. 36.

سبتمبر). وحتى في حالة تلقّي المساعدة تظلّ هذه الحصون ضعيفة. كما أشار إلى ذلك خطاب يسوعي متشائم من عام 1600 حيث يقول: «لقد بقينا محاصرين بواسطته. وعلى الرغم من صعوبة استيلائه على مدننا وحصوننا بالسلاح فإنه لو استولى على الأماكن التي نستمد منها مؤونتنا فستكون نهايتنا الحتمية لا سمح الله، لأنه عندئذ سوف لا يكون لنا ملجأ سوى سيلان وهناك مشكلة مؤقتة»[1]. ففي عامي 1572 ـ 1573 هزم أكبر جوجارات وقد أبدى ميلاً إلى الهجوم على مقاطعة دامان البرتغالية لكنه تردد في ذلك. ووفقاً للبرتغاليين، فهو لم يرد الحرب وقطع العلاقات، وأنه أراد السلام حتى تتمكن سفنه من التجارة في حرية في البحر الأحمر، وحتى تتمكن أمّه وغيرها من السيدات النخبة من زيارة قبر محمد». وهكذا عاد السلام ومُنح ترخيصاً في كل عام، وتم إعفاؤه من دفع المكوس عن الرحالة إلى البحر الأحمر[2]. واتضح أن هذا كان تنازلاً برتغالياً مكلفاً لأن تجار جوجارات استغلوا الفرصة، وحملوا كل بضاعتهم الغالية على هذه السفينة إلى جدة، متجنبين بهذا دفع المكوس عليها للبرتغاليين. وقد أرسلوا على سفنهم بضائع رخيصة وأقل قيمة[3]. ومع ذلك فقد شعر البرتغاليون أنه ليس لديهم اختيار في أن يقبلوا هذه الحالة غير المرضية لأن تهديداً أكبر كان من الخطورة بحيث لا يمكن المخاطرة باعتزاله أو تجنّبه.

ومن جانبه، فإن أكبر اشتكى في بعض الأوقات من البرتغاليين ونهبهم ومن سيطرتهم على حركة الحج، ولكن هذه الشكوى قصد بها أن يصوّر في صورة المدافع الباسل عن الإسلام. وبالتأكيد لم تؤدّ هذه الشكوى إلى فعل مؤثر من جانبه. ففي عام 1580 أبدى أنه مصمم على الاستيلاء على موانئ

(1) Archivum Romanum S.I., Rome, Provincia Goana et Malabarica, Cartas etc., vol. XV, f. 18.

(2) Couto, IX, cap. p. 13.

(3) See ibid.; Arquvo Historico Ultramarino, India, caixa 3, no. 4; Guerreiro, II, pp. 389 - 90; Documentos remettidos da India, ou Livros das Moncoes, ed. R.A. de Bulhao Pato, Lisbon, 1880 - 1935,5 vols., Ill, pp. 162 - 3.

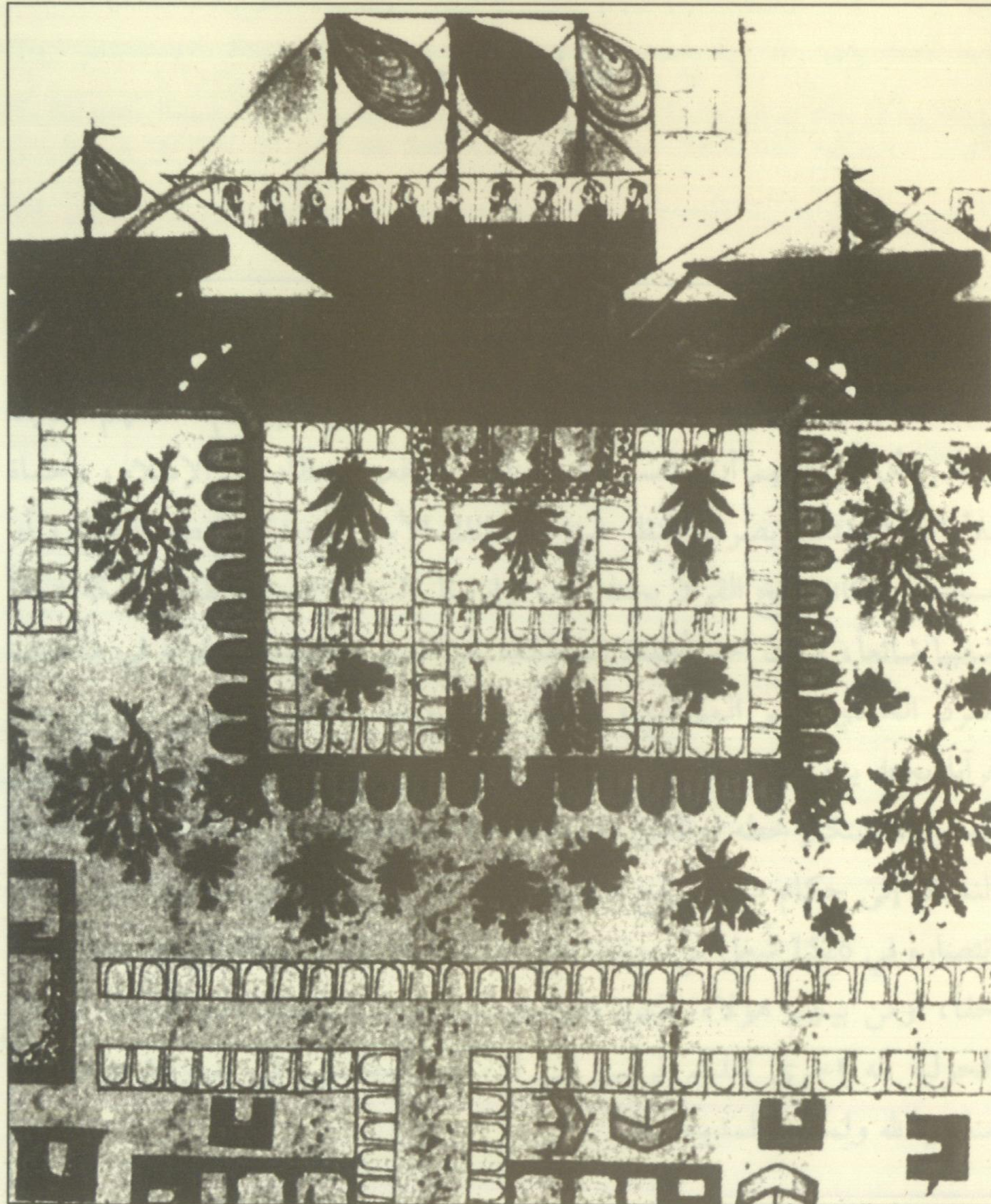
البرتغاليين: «لكن أطرد الفرنجة الذين يمثلون عقبة كؤوداً في طريق الحجاج إلى الحجاز». وبعد سنوات ست أخبر في كلمات حاكم أوزبكستان بأنه يريد «أن يتولى تحقيق دمار الكفرة الفرنجة الذين استولوا على جزر المحيط ورفعوا رأس التمرّد، ومدّوا يد الاضطهاد على الحجاج إلى الأراضي المقدسة. ليزيد الله من مجدهم! لقد كثر عددهم وأصبحوا عقبة عظيمة في طريق الحجاج والتجار»[1].

وقد تنوعت النتائج السياسية للوجود البرتغالي في بحر العرب في القرن السادس عشر. وبالتأكيد لم تقترب هذه النتائج من منع تجارتهم إلى البحر الأحمر، أو منع حركة الحج. فإن ضعفهم جعل من المستحيل بالنسبة لهم أن ينفذوا توصيات رجال الدين المتهوّرين كاملة. وكل هذا أدى إلى حدوث تعارض مع تأثير سياسي آخر على الحج، أي تأثير موقف أباطرة المغول على الحج.

(1) Abul Fazi, Akbar Nama, trans. H. Beveridge, Delhi, 1972 - 3,3 vols., III, pp. 409 - 10,757 - 8.

الفصل الخامس

المغول والحج



ميناء سورات. تكمن أهمية هذا الميناء في أن جميع العمليات التجارية التي تتم مع البحر الاحمر تدار من هناك، وذلك حتى قبل ظهور المغول. وقد كانت سورات أيضاً مشهورة بنشاط بناء السفن.

الفصل الخامس

المغول والحج

اختلف الأباطرة المغول كثيراً في موقفهم من الإسلام، لكنهم جميعاً وجدوا أن من المهم أن يكتسبوا سمعة أنهم مدافعون عظام عن الإسلام، وحماة للأماكن المقدسة بصرف النظر عن كون تلك الأسباب دينية مرتبطة بالتقوى، أو سياسية. وكان نسخ القرآن بخط اليد، وإرسال النسخة المخطوطة إلى مكة عملاً شعبياً شائعاً، وكان أحد أجداد المملكة، من الذين حكموا في غزنة في منتصف القرن الحادي عشر الميلادي، «ملكاً عادلاً وتقياً واعتاد أن ينسخ في كل عام قرآناً بخط يده، ويرسله إلى المدينة المقدسة مكة»[1] وقام بابور، أول حكام المغول، بابتكار خطه (والذي نسي بسرعة) ونسخ القرآن في هذا الخط، وأهدى النسخة إلى حكام مكة. ومع ذلك لا يبدو أن بابور كان في الحقيقة تقياً. فبعد انتصاره في 1526 شُغل في روتين منح الهدايا وبلا استثناء وقام أقرباؤه بعمل جيد حقاً، ومن بينهم هؤلاء الذين كانوا في سمرقند. وبطريقة غير تقليدية تسجل الحولية أنه «جرى تقديم قرابين إلى الأولياء المقدّسين في سمرقند وخراسان مندورة لله ولمكة والمدينة...»[2].

(1) al - Badaoni, Muntakhabu - t - tawarikh, trans. G. Ranking et al., Patna, 1973, 3 vols., I, p. 51.

(2) Babur, Babur Nama, trans. A. Beveridge, New Delhi, 1970, pp. 228 and f.n.; 522 - 3.

وقد قام السلطان مظفّر الثاني الشديد التقوى (حكم من 1511 ـ 1526) بكتابة القرآن كل عام، وإرسال نسخ إلى مكة والمدينة. وفقاً لتقرير آخر أنه أرسل نسختين من القرآن بخط يده وبماء الذهب إلى مكة والمدينة، وخصّص منحة سنوية خاصة للإنفاق على صيانة الكتب وحفظها، وبخاصة لهؤلاء الذين كانوا يستخدمون النسخ في تلاوة القرآن. وكان ينسخ في كل يوم قطعة من القرآن بخط النسخ[1]. وفي النصف الثاني من القرن السابع عشر قلد الأمبراطور المغولي أورنجذب طويل العمر هذه العادة[2].

وقد أسّس مُظفَّر تكية في مكة تتكون من مدرسة وسبيل (مكان لتوزيع المياه على الحجاج) وأبنية أخرى، وخصّص منحاً للإنفاق على المدرّسين والتلاميذ، وخصص مركباً لنقل الحجاج الفقراء إلى مكة مجاناً مع تغطية كل نفقاتهم على الرحلة، حتى يتمكنوا من صرف كل أموالهم على الصدقات للفقراء في المدينتين المقدّستين[3] ويدعي تقرير مختلف عن هذا النص الفارسي المعاصر أن وقف الأراضي للمتخصصين في الدين كان له هدف سياسي أيضاً. وقد قال سلطان ملوا Malwa المجاورة والمعادي إن من الصعب هزيمة جوجارات «لأن أرضاً كثيرة موقوفة على طلبة الدين». فلا مقاطعة أو مدينة ليس بها أرض تم وقفها للمؤسسات الدينية، أو جعلها نزلاً لرجال الدين، أو للمسؤولين. و«تكون هذه جيشاً من دون خيول، أو خيالة مثل النجوم الساطعة دائماً»[4]. وكان خليفة مظفر كحاكم على جوجارات، وهو سلطان محمد الثاني (حكم من 1537 ـ 1554) تقياً وكريماً، فقد خصص دخول بعض القرى القريبة من كامباي Cambay وقفاً يوزّع في المدينتين المقدستين، وبنى في مكة أبنية

(1) S.A.I. Tirmizi, Some Aspects of Medieval Gujarat, Delhi, 1968, p. 11; A Comprehensive History of India, vol. V, The Delhi Sultanat, Delhi, 1970, pp. 887 - 8.

(2) Jadunath Sarkar, History of Aurangzeb, Calcutta, 1973 - 4, 5 vols., V, p. 363.

(3) Sikandar, The Mirat - i - Sikandari, Persian text ed. S.C. Misra, Baroda, 1961,p.219.

(4) Fazlullah Lutfullah Faridi, trans., Mirati Sikandari. Dharampur, n.d., p. 126.

عدة دينية[1]. وفي أوائل القرن الخامس عشر فعل حكّام البنغال الشيء نفسه[2]. وهكذا أيضاً فعل حاكم جولكوندا حيث «أرسل في كل عام من عشرينيات القرن السابع عشر كمية من الأرز صدقة لتوزيعها بين الحجاج المستقرين في مكة والمدينة حيث يزورون قبر نبيهم محمد بكل التقوى والخشوع»[3].

من السهل إذن البرهنة على مركزية مكة بالنسبة للحكام المسلمين في الهند. ويمكن الاستدلال عليها أيضاً من الطريقة التي تم بها تعريف الميناء الرئيسي الذي يمر به الحجاج وهو ميناء سورات، ميناء جوجارات العظيم. فقد عرف الميناء بأوصاف عدة تشير إلى الأهمية الرمزية للميناء بالنسبة لمسلمي الهند. إذ سمي «باب مكة»، و«بوابة مكة» و«بندري مبارك» أي الميناء المبارك، أو «الميناء الواسع» وأعظم من هذا وصفه بـ «الباب إلى بيت الله».

وقد أشرنا في الفصل السابق إلى رغبة السلطان أكبر في تجنب الصدام مع البرتغاليين جزئياً حتى يتمكن من إرسال بعض نسائه للحج. ومن المدهش أن عدد السيدات النبيلات المسلمات اللاتي قمن بأداء الحج من الهند في تلك الفترة كان كبيراً. وفي كل الحالات تم دعمهن ومساعدتهم بواسطة أقربائهن من الرجال. ومن أول هؤلاء النسوة بجا بيجام Bega Begam زوجة همايون والتي أصبحت فيما بعد أرملة همايون، وعرفت بلقب مناسب هو حاجي بيجام.

ومن المشهورات أيضاً جولبدان بيجام وهي ابنة السلطان بابور. وقد أعد أكبر الترتيبات اللازمة لحج عمته (أو خالته) في عام 1575 وسمع في عام 1576

(1) Tirmizi, p. 11.

(2) J.F. Richards, ed., Precious Metals in the Late Medieval and Early Modern Worlds, Durham, N.C., 1983, p. 202.

(3) W.H. Moreland, ed., Relations of Golconda in the Early Seventeenth Century, London, Hakluyt, 1931, p. 37.

شائعة بأن الرحلة لم تعد آمنة بسبب أعمال النّهب البرتغالي، فأرسل نبيلاً كبيراً للتأكد من الحجاج القاصدين إلى الحج. وفي النهاية تم إرسال سفينتين تحملان جولبدان بجام ومعهما عشر سيدات أخريات وعدد من المسؤولين الملكيين[1]، ومنحهما أكبر الكثير من الأموال للإنفاق. «كما أمدّ بالمؤن وتكاليف الحج كل الرجال الأتقياء، والفقراء، والجنود القاصدين أداء الحج»[2]. ومع الوصول إلى مكة بعد رحلة مليئة بالمغامرات بقي الحجاج لسنوات عدة، وحجوا أربع مرات، وأدوا العمرة مرات عدة. لقد كانت صدقاتهم كثيرة إلى حد أن الوطنيين في الحجاز وسوريا وآسيا الصغرى، اتجهوا إلى مكة لينالوا نصيبهم من الهبة السخية[3]. ويدّعي بدواني أنهم زاروا أيضاً مزارات الشيعة المهمة في كربلاء، وقم، ومشهد، وكذلك مكة[4]، وعادوا محمّلين بالعديد من القصص الغريبة، ومعهم عدد من الخدم العرب بعد رحلة خطيرة استمرت سبع سنوات من 1576 حتى 1582[5].

وقد ساعد حكّام دكا المسلمون نساءهم في أداء الحج. ففي عام 1640 أرسل حاكم جولكوندا نساء بلاطه إلى إيران لزيارة مزارات الشيعة، والذهاب إلى مكة من هناك، فأبحرت من جولكوندا إلى بندر عباس، وقدمت المساعدات في فارس بواسطة الشاه الشيعي، ثم اتجهوا إلى النجف، وقبر علي، وكربلاء، وقبري الحسن والحسين. وكان الطريق إلى مكة قد أغلق بسبب الحرب[6].

---

(1) Abul Fazi, Akbar Nama, trans. H. Beveridge, Delhi, 1972 - 3, 3 vols.. III, pp. 275 - 7. See also Naimur Rahman Farooqi, Mughal - Ottoman Relations (A Study of Political and Diplomatic Relations between Mughal India and the Ottoman Empire, 1556 - 1748), Delhi, 1989, pp. 19, 113 - 6.

(2) Khwajah Nizamuddin Ahmad, The Tabaqat - i - Akbari, trans. B. De., Calcutta, 1911 - 40, 3 vols., II, pp. 472 - 3.

(3) Farooqi, Mughal - Ottoman Relations, p. 115.

(4) al - Badaoni, Muntakhabu - t - tawarikh, II, pp. 216 - 7.

(5) Gulbadan Begam, The History of Humayun, trans. A. Beveridge, Delhi, 1972, pp. 69 - 75.

(6) Riazul Islam, ed., A Calendar of Documents on Indo - Persian Relations (1500 - 1750), Tehran and Karachi, 1979 - 82, 2 vols., II, pp. 155 - 6.

وبعد عشرين سنة قامت دواجر ملكة بيجابور بحجات عدة، عددها أربع حجات حسب رأي مانوتشي Manucci[1]. وتخبرنا السجلات البريطانية بأنها انطلقت إلى البحر الأحمر على متن مركب هولندي صغير في عام 1661 حيث وصلت مخا في مارس[2]. ويبدو أنهم أبطأوا الرحلة لبعض الشهور لأن شهر ذي الحجة في ذلك العام بدأ مع نهاية شهر يوليو. وتشير السجلات البرتغالية، مع ذلك، إلى إبحار سفينة في مارس 1663 إلى الملكة الأم في بجابور، والتي أرادت أن تذهب إلى مكة على هذه السفينة[3] ومن المحتمل أن تافرنير رأى هذه السفينة في أصفهان خلال رحلة الحج حيث كانت تقوم بزيارة المزارات الشيعية[4].

وكما توقّعنا، فإن معظم الحجاج المسلمين الهنود خلال فترتنا كانوا من الرجال. وبين الصفوة، كان القيام بالحج له أسباب عدة. نعم. التقوى كانت تمثّل بلا شك دافعاً أساسياً للحج، أو على الأقل هي سبب من الأسباب العديدة. لكنَّ عدداً كبيراً من حكام الهند المسلمين وجدوا أن إرسال النبلاء وغيرهم للحج يمثل طريقة مقبولة للتخلص من أناس أصبح وجودهم في البلاط غير مرغوب فيه، وأيضاً لعقاب هؤلاء الذين فشلوا. ومع النظر إلى مركزية الحج، كان من الصعب على نبيل من النبلاء أن يرفض فرصة القيام بأداء الحج، ومن ناحية أخرى، كان الطلب بالسماح للقيام بالحج أمراً لا يمكن رفضه عادة.

---

(1) Niccolao Manucci, Storia do Mogor, trans. W. Irvine, London, 1905 - 7, 4 vols, II, p. 300. Suraiya Faroqhi, Herrscher ilber Mekka: Die Geschichte der Pilgerfahrt, Munich, 1990, pp. 205 - 6, notes a ship owned by the - Queen Mother ofBijapur, possibly the same one, carrying 1500 pilgrim passengers.

(2) William Foster, ed., The English Factories in India, 1618 - 1669, Oxford, 1906 - 27, 13 vols., 1661 - 4, p. 88 f.n.; R.B. Serjeant, The Portuguese off the South Arabian Coast, Oxford, 1963, pp. 120 - 1.

(3) Historical Archives of Goa, «Livro da Fazenda», X, f. 131.

(4) J. - B. Tavernier, Travels in India, ed. V. Ball and W. Crooke, New Delhi, 1977, 2 vols., I, p. 148. He visited Ispahan several times, but 1664 - 5 seems to be the most likely time for him to have seen her.

ومع ذلك، فمن الواضح أن عدداً قليلاً أراد بالفعل الذهاب للحج فيما عدا الأتقياء جداً، وفي مثل هذا البلاط الذي يركز على الأشخاص، فإن الوصول إلى المراكز ـ أي إلى الإمبراطور ـ كان أمراً في غاية الخطورة. ومن الأهمية بمكان درجة وصول شخص ما إلى هذا المركز؛ وهي مسألة تثبت شعبياً مكانة الشخص، أو غياب هذه المكانة. كما أن الحرمان من الوصول إلى البلاد يعدّ نوعاً من الإذلال. وكان الذهاب إلى مكة في رحلة تستمر عاماً على الأقل، بل وأكثر، يعد بالمعنى السياسي عقاباً عظيماً يصعب بعده أن يستعيد الشخص حظه السابق.

وكل أنواع سوء السلوك قد تؤدي إلى مثل هذا المنفى المتنكّر في فرصة لإكمال فريضة دينية. ففي حكم أكبر لم يلق أحد النبلاء، وهو مظفّر خان، القبول بعد أن فقد أعصابه وهو يلعب لعبة في البلاط حيث «تصرف في شكل همجي أخرق». ونتيجة لهذا أبعده أكبر عن أن يكون محل ثقته، وأرسله للحج حتى يصلح من حاله من خلال لعبة المنفى، وعدم الأهمية[1]. وفي هذه الحالة كان التهديد كافياً حيث أصبح سلوكه أقلّ فجاجة. وتمّ العفو عنه، ولم يطلب منه الذهاب للحج[2]. وفي الوقت نفسه تقريباً، تخاصم زعيمان دينيّان مهمّان أمام العامة لبعض الوقت. وفي النهاية أرسلهما أكبر للحج في عام 989هـ (1578 ـ 1579) حيث تصالحا أثناء الرحلة. وبعد ذلك بقليل، أبدى النبلاء بعض عدم الحكمة فعارض نفوذ النجم الصاعد «أبو الفضل»، وكشف عن هزيمته أمام العامة عندما أعلن عن إرساله إلى مكة[3].

حقاً، إن الذهاب إلى الحج كان غالباً من اختيار المهزوم. وبالنسبة لأي حاكم جديد، كان من الأمور الأكثر قبولاً نفي المعارضين إلى مكة بدلاً من

(1) Akbar - Nama, II, pp. 534 - 5 and f.n.
(2) Ibid., III, p. 9.
(3) Badaoni, II, pp. 275, 283.

المخاطرة بمواجهة الاحتقار الشعبي في حالة قتل المعارضين. وفي أواخر القرن الرابع عشر أصبح أحد السلاطين الألعوبة في مملكة بهماني عرضة للانتقاد عندما قُتل مرافق النفقات (الحسابات) التابع له، وقد سُمح للسلطان السابق بالمغادرة إلى مكة[1]. وقد سبب أقارب همايون إزعاجاً دائماً له، واضطر إلى إرسالهم إلى مكة حتى يدعم قوته. كذلك سُمح لعسكري بالذهاب إلى مكة بعد أن أظهر علامات عدة على عدم الولاء، لكنه مات في الطريق. وكذلك بالنسبة لقَمْرَان بعد عدة بدايات مزيفة، أصابه العمى بعدها، وأُرسل إلى مكة عام 1553 حيث حجَّ أربع حجات، ومات في مكة عام 1557[2]. وقد تورّط بيرام خان دليل أكبر في حادثتين مماثلتين. وفي عام 1556 خلال دعمه لنفوذه على الإمبراطور الشاب، نفي المعارض مير أصغر مُنْشى إلى مكة، ولم يعد إلا عام 1560[3] وعندما أصبح أكبر غير قادر على تحمّل سلوك معلّمه غير المحتمل منح بيرام خان مبلغاً من المال، وسُمح له بالذهاب إلى مكة، لكنه قُتل نتيجة خصومة شخصية في جوجارات المستقلة بهادور إلى مكة في كتمان بعد هزيمة وليّه على يد المغول عام 1536[4]. كما أبعد زعيم ديني آخر بسبب آرائه، قد اصطدم أحد القضاة المهمين في عصر أورنجذب، قاضي القضاة، بالإمبراطور. وكانت نهايته عندما أعلن أن غزو بيجابور وجولكوندا غير شرعي، حيث طُلب منه الاستقالة والذهاب إلى مكة[5].

هناك إذاً، العديد من الأمثلة عن الشخصيات الدينية والسياسية في البلاط، التي فقدت رضى الحكام، فانطلقت إلى الحج، طوعاً أو كرهاً. فالنبلاء الذين

(1) Comprehensive History, p. 979.
(2) Bamber Gascoigne, The Great Moghuls, London, 1971, pp. 64 - 5; Gulbadan, pp. 41, 49.
(3) I.A. Khan, The Political Biography of a Mughal Noble, New Delhi, 1973, p. 65, f.n.
(4) S.AA - Rizvi, A History of Sufism in India, New Delhi, 1978 - 83, 2 vols., II, p. 321, and see pp. 266, 338 - 9, 372 for other exam - ples.
(5) S.AA - Rizvi, Muslim Revivalist Movements in Northern India in the Sixteenth and Seventeenth Centuries, Agra, 1965, p. 394.

أساءوا التصرف كان من الممكن إبعادهم، وكذلك طلب أحد النبلاء السماح له بالذهاب إلى مكة بعد خسارته معركة في 1563 حيث كتب إلى أكبر قائلاً: «لم يعد له وجه يقابل به العتبة المقدّسة، وعبّر عن أمله في السماح له بالذهاب إلى مكة ليتمكّن، في هذا المكان، من تطهير نفسه من آثامه ثم يعود ليقبّل العتبة المقدسة». ومع ذلك، رفض أكبر السماح له بالذهاب[1]. وفي عام 1102هـ (1690 ـ 1691) لم ينجح أبو الخير في مواجهة المارثاويين (Marathas)، وفي النهاية أعفي من منصبه ومن مرافقته للملك، وأرسل إلى مكة[2]. وفي الوقت نفسه تقريباً تشاجر أحد الأمراء مع أورنجذب، ففقد كل أملاكه وألقابه، وأرسل للحج، ثم عُفي عنه بعد ذلك[3]. وفي صورة أخرى، يطلب أحد النبلاء السماح للذهاب للحج كحيلة أو ذريعة وذلك للهروب من حدود البلاط، ثم وهو بعيد يرتبط بتمرّد، أو يقوم هو نفسه بتمرّد. ومثل هذا الطلب بالطبع من المستحيل رفضه لأنه يعني حق النبيل في القيام بفريضة أساسية في دينه. وأنه مُنع من ذلك[4].

وفي عصر حكم چهانجير كان من سوء حظ طبيب فارسي مشهور في البلاط، وهو حكيم سدرا مسيح الزمان، أن يتشاجر مع الإمبراطور. وقد سجّل چهانجير في مذكراته أنه على الرغم من مرضه الشديد فإن هذا الرجل غير الممتن، و«على الرغم من الدعاوى التي رفعتها ضده، رآني في هذه الحالة فلم يعطني الأدوية أو يعالجني. وعلى الرغم من أنني ميّزته عن كل الأطباء الذين ينتظرونني لم يهتم لمعالجتي. . وبعد اليأس من ذلك طردتهم جميعاً، ابتعدت

(1) I.A. Khan, Political Biography, pp. 70 - 1.
(2) Khafi Khan, Khafi Khan's History of Alamgir, trans. S. Moinul Haq, Karachi, 1975, p. 393.
(3) Ishwardas Nagar, Futuhat - i - Alamgiri, trans. and ed. Tasneem Ahmad, Delhi, 1978, pp. 94, 116.
(4) Nawwab Samsam - ud - daula Shah Nawaz Khan, The Maathir - ul - Umara, trans. H. Beveridge, ed. Baini Prashad, Patna, 1979, 2 vols., II, pp. 891 - 3.

بقلبي عن كل الأدوية المادية وسلّمت نفسي للحكيم الأعظم، ولأن الشراب رفع من معاناتي وآلامي تركته في وقت النهار على عكس عادتي، وبالتدريج نفّذت هذا إلى النهاية[1]. ومن الواضح أن الحكيم تأكّد من عدم رضى الإمبراطور، لأنه فجأةً طلب الإذن بالقيام برحلة إلى الحجاز، والحج إلى البيت المقدس. وفي كل الأوقات، وتحت كل الظروف، فاعتماد هذا المتوسّل هو على الله، فلا عودة في هذا، وباسم الخلق الكريم سمحت له بالذهاب وجبينه مرفوع. وعلى الرغم من أنه كان يملك كل الأشياء (اللازمة للرحلة) فقد أهديته مبلغ عشرين ألف ريال مساعدة في تكاليف رحلته. .»[2]. وهكذا انطلق إلى الحج، وفي طريق العودة أُسر في عام 1623 على يد الإنجليز[3]. حيث عاد بعد أربع سنوات عن طريق البصرة، وهناك امتلك أربعين حصاناً من الخيول العربية الأصيلة[4].

وكان الحجاز مكاناً معروفاً للّجوء بالنسبة للنّبلاء المهزومين، وللمتطلّعين إلى العرش. ففي عام 1535 تعرض حاكم چوجارات بهادر شاه لضغوط شديدة من همايون، ولذلك أرسل أحد النبلاء، واسمه أساف خان، بخزانته وحريمة إلى مكة. وقد مكثوا هناك بعد موت بهادور في عام 1537، وعاد أساف خان إلى بلده في عام 1548، ولم يُسَجَّل شيء عن مصير الخزانة والنساء[5]. وكذلك في عام 1587 طرد متمرد ضد أكبر إلى مكة بعد هزيمته[6]. وفي عام 1659، فشل

(1) Jahangir, The Tuzuk - i Jahangiri, trans. A. Rogers, ed. H. Beveridge, New Delhi, 1968, 2 vols., II, p. 213.
(2) Ibid, n,p.217.
(3) William Foster, ed.. The English Factories, 1622 - 23, p. 273 f.n.; 163436, pp. xv, xxv, 99.
(4) Maathir - ul - Umara, 11, pp. 662 - 3.
(5) Cambridge History of India, vol. IV, The Mughul Period, Delhi, 1963, pp. 331,341; Haiji ad - dabir, An Arabic History of Gujarat, trans. M.F. Lokhandwalla, Baroda, 1970 - 74, 2 vols., Introduction, p. xix.
(6) R.C. Majumdar, ed., History and Culture of the Indian People; the Mughul Empire, Bombay, 1974, p. 142.

شاه شوجا في الصراع من أجل اعتلاء العرش بعد أورنجذب، وقرّر الهروب من أركان، ولجأ إلى مكة[1]. وقد قُتل قبل أن يتمكن من المغادرة.

وقد ساد اعتقاد أن الحج يعيد الإنسان إلى عقله، ويشفي سلوكه الشرير. ورغم ذلك ففي الحقيقة أن التجربة الفعلية كانت لها نتائج عكسيّة. ففي عصر حكم شاه جاهان تصرف سيد منصور خان بارا بشكل غريب، وسُجن مرات عدة، واعتبر أن طبيعة شريرة تملكته. وفي النهاية أُرسل إلى جوجارات «لكي ينطلق من هناك إلى مكة المكرمة، ويكفِّر عن كل سيئاته أملاً في أن تتغير طبيعته، وتتحول إلى أعمال تستحق الثناء». والحقيقة أن هذا النبيل تغيَّر بالفعل، وفعل الخير بالتالي[2].

لكن في بعض الأحيان، لم يكن للتجربة تأثير روحي ملحوظ. فعدد من الحجاج المغوليين نُهبوا كثيراً من أهل وحكّام مكة لدرجة أنهم فقدوا إيمانهم، أو على الأقل، اتجهوا إلى الردَّة. وقد كسب الأشراف (Sharifs) كحكّام للحجاز كثيراً حيث قُبلت طلباتهم الواسعة في النصف الأول من القرن الخامس عشر واستمروا في المطالبة بها فيما بعد. وقد تسلموا ربع قيمة كل السفن المحطمة على شاطئهم، وربع قيمة كل الهدايا المرسلة من الخارج إلى أهل مكة، وعشر كل البضائع المستوردة، وعشر كل حمولة السفن الهندية المتّجهة إلى جدة[3]. وعلى الرغم من هذا، فقد قبلوا طمعاً بالرشى ونهب الحجاج.

وفي ثمانينيات القرن السادس عشر أصبح سلطان خواجه «مير حج» أي الموظف المسؤول عن حملة الحج المموّلة بواسطة الدولة، فأخذ معه عدداً كبيراً من رجال البلاط، وستمائة ألف ريال، واثني عشر ألف ثوب شرف أو

(1) Manucci, I, pp. 370, 374.

(2) Maathir - ul - Umara, II, pp. 58 - 9.

(3) Gerald de Gaury, Rulers of Mecca, London, 1951, p. 107.

تكريم لتوزيعها على أهل مكة. لكنه. . . نُهبَ من دون رحمة في مكة، وأثناء عودته التحق بفرقة الإيمان الإلهي Divine Faith وهو دين أكبر الذي يمثل فرقة دينية تلفيقية غير سنية[1]. كما أن حالة ميرزا عزيز كوكا، وهو أخ غير شقيق لأكبر، معروفة جيداً. ففي التسعينيات من القرن السادس عشر اختلف مع الإمبراطور، وأُرسل إلى الحج بصحبة ستة أبناء، وست بنات، ونحو مائة تابع[2]، وكان قدره البقاء في المدينتين المقدستين إلى ما لا نهاية، لكنه سرعان ما ضاق بمكة. ويبدو أن حياته هناك أصبحت صعبة بسبب الأشراف (Sharifs). فقد تلقى هؤلاء الرجال منحة اعتيادية من أكبر، وجرى حثهم على مضايقة ميرزا. ويسجل بدواني النتيجة، وهي أنه «عاد من مكة حيث عانى الكثير من الأذى على أيدي الأشراف تاركاً البركة التي استمدها من الحج، والتحق بعد عودته مباشرة بفرقة الإيمان الإلهي Divine Faith»[3].

وربما كان أورنجذب الأكثر سخاءً بين المغول في ما يتعلق بمسألة الحماية، وكانت له حقّاً سمعة معتبرة بأنه الأشد تقوى، والأكثر التزاماً بالسنّة في المملكة. وقد اشتكى بشدة من الطرق التي هاجم بها القراصنة الأوروبيون التجّار والحجاج، وهم في طريقهم إلى البحر الأحمر، مؤكداً في النهاية أن الاعتدال لا يأتي بنتيجة، وأن القسوة والشدة مطلوبة[4]. وقد حاول أن يحصل على مساعدة شركات التجارة الأوروبية، ومساعدة عرب مسقط، لكنه لم ينجح في ذلك نجاحاً ملحوظاً[5]. وكما رأينا في الفصل السابق لم يكن البرتغاليون

(1) Am, I, pp. 467, 284; Akbar Nama, III, pp. 271 - 2. I am at a loss to explain this and other examples of the distribution of khilats, for normally these signified by their reception an acknowledge - ment of vassaldom or clientage vis a vis the bestower. For gene eral Mughal relations with the Sharifs see Farooqi, Mughal - Ottoman Relations, pp. 107 - 43.

(2) Abul Fazi, Ain - i Akbari, trans. H. Blochmann et al., New Delhi, 197778, 3 vols., I, p. 345.

(3) Badaoni, II, p. 412; S.A.A. Rizvi, Religious and Intellectual History of the Muslims in Akbar's Reign, New Delhi, 1975, p.199.

(4) Farooqi, Mughal - Ottoman Relations, p. 144.

(5) Ibid., pp. 153 - 4.

العلمانيون أحياناً معادين للمسلمين كما أراد رجال الدين. وهكذا فقد اضطر كل المغول إلى أن يعتدلوا في اهتمامهم بالحج آخذين في الحساب الأوضاع السياسية الواقعية. وقد اشتكى علماء الدين السنّة في البلاد من الصفويين الشيعة الذين قاموا بمنع الحج من الهند، بل ادعوا أن الحج الذي يتطلب سفراً عبر فارس ليس حجاً صحيحاً. ومع ذلك لم يرفع المغول هذا الأمر في سفاراتهم الكثيرة وخطاباتهم إلى الصفويين. وحسب رأي فاروقي أن السبب في ذلك أن المغول أرادوا الإبقاء على فارس قوية حتى تتمكن من صدّ التهديد الرئيسي للهند والقادم من الشمال الغربي حي الأوزبك. وقد أخذ هذا أولوية عندهم على الشكوى من المضايقات الصفوية للحجاج[1].

وعلى أي حال، لم يكن أورنجذب نفسه مفتوناً تماماً بأهمية مكة. ففي وقت مبكر من حكمه، كان مهتماً بلا شك لأسباب سياسية ودينية بالظهور كبطل مدافع عن الدين، وكان مدركاً إدراكاً تاماً أن الكثيرين كانوا ينظرون إليه على أنه مغتصب للعرش، وكانوا أيضاً مشمئزين من معاملته لأبيه وإخوته. وكان متشوّقاً للحصول على اعتراف بوضعه من شريف مكة المهم. وفي أواخر عام 1659، أرسل هدايا إلى المدينتين المقدّستين تساوي في قيمتها مبلغ 660000 ستمائة وستون ألف ريال. ومع ذلك ووفقاً لرأي مانوتشي فإن الأمراء في مكة تمسكوا بكرامتهم، ورفضوا هذه الهدايا مشيرين بشكل أكثر، أو أقل صحة، إلى أن أورنجذب لا يمكن أن يكون الحاكم الشرعي للهند المغولية بينما لا يزال أبوه حياً[2]. ومع ذلك، لا ينبغي أن نعوّل على حجم الهدايا، أو على رفضها في مكة، ومن أجل الحصول على اعتراف بحكمه، أنفق أورنجذب مبلغ 7000000

(1) Ibid., pp. 161 - 2.

(2) Sarkar, Aurangzeb, HI, p. 67; Manucci, II, p. 3; according to Saqi Must'ad Khan, Maasir - i - Alamgiri, trans. J.N. Sarkar, Calcutta, 1947, p. 17, the articles of 1659 were worth Rs.6,30,000. See Farooqi, Mughal Ottoman Relations, pp. 57 - 69 for Aurangzeb's diplomatic relations with the Ottomans and other powers.

سبعة ملايين ريال في الأعوام (1661 ـ 1667)، وذلك على هدايا مرسلة إلى عدة ملوك أجانب[1] ولذلك فالمبلغ المرسل إلى مكة في عام 1659 كان مبلغاً صغيراً جداً[2]. أما بالنسبة للنقطة الثانية، فقد ادعى مانوتشي أن الأشراف سرعان ما ندموا على رفضه المتسرّع للهدايا القيمة، وذلك لأن المسلمين الهنود كانوا دائماً البقرة الحلوب الرئيسة بالنسبة لهم. وسرعان ما حاولوا إحياء ممارستهم السابقة من إرسال هدايا صغيرة، لكنها مقدسة، وبعضها مشكوك في أصالته متوقّعين في مقابل ذلك هدايا مالية كبيرة وقيمة. «وقد اعتاد شريف مكة على وجه الخصوص أن يرسل وكلاءه إلى بلاط دلهي كل عام طالباً إرسال تبرعات أو مساهمات باسم النبي»[3].

ويبدو أن خيبة الأمل قد حلّت في وقت مبكر، فوفقاً لمانوتشي أنه «في عام 1665 أحضر المبعوث من مكة، وهو سيدي يحيى، أربعة عشر حصاناً ومكنسة كان يكنّس بها قبر محمد (أو الكعبة)، وبها قليل من التراب.. وقد استقبل أورنجذب هؤلاء السفراء وهداياهم باحترام شديد. ولكنه لم يبادلهم (الهدايا) بشكل تام حتى أنهم عادوا بكثير من التقدير والتشريف، وقليل من الهدايا»[4]. ويبدو من الواضح، أن هذه السفارة هي التي وصفها بيرنير في غير إطراء. فقد أشار إلى أن سفارة أتت من شريف مكة، وقد اشتملت الهدايا هذه السفارة على عدد قليل من الخيول العربية، ومكنسة كانت تستخدم في كنس الصحن الصغير (للكعبة) الواقع في منتصف المسجد الكبير في مكة. ولم يُقابَل هؤلاء الدبلوماسيون بقليل أو بكثير من الاحترام. وكان متاعهم حقيراً حتى أن الجميع شكوا في أنهم قدموا من أجل الحصول على المال في مقابل هداياهم،

(1) Cambridge History of India, IV, p. 229.

(2) Yet we may note that in 1662 the Shah of Persia sent presents worth only Rs.4,22,000 and Aurangzeb replied to this major ruler with only Rs.5,35,000; see Maasir, pp. 17, 22.

(3) Cambridge History of India, IV, p. 229.

(4) Manucci, II, pp. 114 - 5 and f.n.; Maasir, p. 32.

وفي الحصول على مبالغ كبيرة من المال في مقابل خيولهم العديدة، والبضائع المختلفة التي أدخلوها إلى المملكة مجاناً من دون دفع جمارك عليها كأملاك تخص سفراء «وكان من المفترض أن يأخذوا معهم بضائع هندية من دون دفع مكوس»[1].

وعلى الرغم من غياب الاحترام، يبدو أن الحكام (الأشراف) قرروا الاحتفاظ لأنفسهم بهذه الأشياء التي تمّ تبادلها. ففي 1668 سُمح لسفير مكي آخر أن يغادر آخذاً معه ثوباً وتسعة آلاف ريال، وفرساً عليه غطاء سرج مزركش بالفضة. وبعد ثلاثة أعوام أحضر سفير من مكة فرسين عربيين، وحزام سيف فضي، وحصل في المقابل على خنجر مرصّع بالجواهر، وعشرة آلاف ريال، وعملتين قيّمتين، وعشرين ألف ريال للشريف. وفي عام 1674 أخذ سفير آخر معه خمسة آلاف ريال. وفي 1785م أخذ سفير آخر ثوباً وألفي ريال. وبعد عام، أخذ آخر ثوباً، وخنجراً، وفرساً وثلاثة آلاف ريال[2]. وما نلاحظه هنا هو أن الهدايا بدأت تصغر في قيمتها بالتدرج. وقد تضايق أورنجذب من هذا التبادل غير المتساوي للهدايا، وبخاصة أن هداياه كان الهدف منها أن تخصص للصدقة في مكة، لكن احتفظ بها الحكام (الأشراف) لأنفسهم. وقد استغنى عنهم أورنجذب وبدأ يرسل هداياه إلى المتسوّلين والعلماء في المدينتين المقدّستين من خلال وكلائه بدلاً من وضع الثقة في الحكام (الأشراف) لكي يقوموا بتوزيعها. وقد كتب إلى وزيره قرب نهاية حكمه بأن شريف مكة عندما سمع بثروة الهند العظيمة أصبح يرسل سفيراً في كل عام ليحقق مكاسب شخصية لنفسه والمال الذي أرسلته مرسل للفقراء وليس له[3]. ولعلَّ العلامة الأكثر وضوحاً على خيبة الأمل، الطريقة التي جعل بها سفارة مكية تنتظر لعدد من السنوات خلال

(1) Francois Bemier, Travels in the Mogul Empire, ed. A. Constable and V.A. Smith, London, 1914, pp. 133 - 4. The echoes of the Chinese tribute system are obvious!

(2) 53. Maasir, pp. 48, 67, 87, 166.

(3) 54. Cambridge History of India, IV, p. 229; Sarkar, History of Aurangzeb, III, pp. 67 - 8.

ثمانينيات القرن السابع عشر. وبعد فشلها في أن تجد من يستجيب لها، اتجهت في يأس وغضب إلى (أتجيه)، وعادت إلى بلادها محمّلة بأسلاب عظيمة[1].

ونلاحظ أيضاً أن الدول التابعة للمغول في القرن الثامن عشر استمرت في هذه الرعاية (الحماية)، وجزئياً من أجل إثبات شرعيتها. وهكذا نجد حاكم البنغال، شجاع الدين خان، يستقبل في عام 1737 ممثلاً لعلماء مكة، وقد أعطاه هو ورجال بلاطه ما لا يقل عن 162000 ريال، وقد تلقى هذا المبعوث أيضاً هبات من الجماعات المسلمة في البنغال[2].

ويكفي هذا بالنسبة للنخب وتجاربهم المتعددة في مكة والحج. ومن المؤسف أن مصادرنا تخبرنا بالكثير عنهم، ولا تخبرنا إلا بالقليل عن الغالبية العظمى من الحجاج الذين كانوا فقراء مؤمنين، والذين كان الحج بالنسبة لهم تجربة دينية تمثل ذروة حياتهم وخاتمتها. وقد تمّت مساعدة الكثيرين من هؤلاء الحجاج، وهم في طريقهم إلى الحج بواسطة الدولة. وبينما لا تقارير لدينا عن قيام بابور أو همومايون بفعل هذا فإن شير شاه سمح بالفعل بمرور الحجاج في الاتجاهين، وقدم دعماً للحجاج، كما نتوقع من حاكم جديد[3]. وقد كان لديه الأمل في أنه بمجرد تحقيق الانتصار في شمال الهند سيتمكن من الدخول في تحالف مع العثمانيين للهجوم على الصفويين الذين كانوا يمنعون الحج[4]. وفي أوائل القرن السادس عشر، أمدّ مظفر الثاني حاكم جوجارات الحجاج بالسفن والمؤن حتى يستخدم الحجاج أموالهم في إعطاء الصدقات في مكة[5]. وقد فعل هذا أيضاً حاكم جولكوندا في الثمانينيات من القرن السادس عشر. وقد كان مستعداً، مثله مثل المغول وحكام بيجابور، لإرضاء البرتغاليين حتى يسمحوا له

(1) B. Schrieke, Indonesian Sociological Studies, The Hague, 1955 - 57, 2 vols, II, pp. 249 - 50.

(2) Willem Floor, «A Report of the Trade of Jedda in the 1730s», Moyen Orient & Ocean Indien, V, 1988, p. 162.

(3) Manucci, I, p. 116.

(4) Badaoni, I, pp. 480 - 1.

(5) Sikandar, Mirat, Persian text, p. 219.

بعمل هذا. وقد اتفق على أن ترسل جولكوندا سفينة عليها ثلاثمائة جوّال من الأرز إلى منطقة برتغالية، وفي المقابل يعطى البرتغاليون التراخيص للإبحار إلى البحر الأحمر[1]. لكن، مع كل هذه السفن المموّلة حكومياً، لم يكن الدافع دينياً فقط. ويخبرنا سوابرهيمنيان أنه في حالة جولكوندا كان القرار هو إرسال سفينة كبيرة في كل عام من ماسوليبتنام إلى البحر الأحمر، وتحمل علم السلطان. وهذه السفن التي تمّ بناؤها في ساحة جودفاري في نارسابور باتاي كانت حمولتها ستمائة طن إن لم يكن أكثر من ذلك. وكانت تقوم بثلاث وظائف. **الأولى**: استغلال سوق الشرق الأوسط لصالح منسوجات شمال كورماندل، والعمل على تمكين استيراد الذهب والفضة مباشرة من موانئ البحر الأحمر. **والثانية**: السماح للسلطان بتوزيع الصدقات سنوياً باسمه في مكة. **والثالثة**: تأمين المرور السهل، ليس فقط للحجاج في وقت الحج، بل أيضاً للمهاجرين من الشرق الأوسط إلى جولكوندا[2].

أما دور أكبر، فقد كان أكثر تعقيداً. فهو عادة ما يقدّم من جانب الغربيين كمرتدّ عن الإسلام، أو على الأقل، كمفكّر مسلم حر. ويبدو أن هؤلاء النقاد يتجاهلون درجة المرونة الموجودة في الإسلام، وهو أبعد ما يكون عن أن يكون ديناً جامداً، أو غير متسامح كما يريدوننا أن نعتقد.

فقد كان هناك، ولا يزال، مجال واسع للتنوّع، وللرأي الابتداعي الخارج على الإجماع. ويبدو أن أكبر لم يفعل شيئاً يمكن الحكم عليه بأنه غير مسلم، ربما فيما عدا نظرة السنة المتشددين إليه. وبالتأكيد بحث في كل الأديان، لكنه وقف دائماً مدافعاً عن الإسلام، وعن الحج. وفي عام 1567 عندما سمع أن الحجاج مُنعوا بواسطة عمليات النهب البرتغالية اتخذ خطوات لطمأنة الحجاج

(1) Sanjay Subrahmanyam, «Persians, Pilgrims and Portuguese: the Travails of Masulipatnam Shipping in the Western Indian Ocean, 1590 - 1665», Modern Asian Studies, XXII, 3, 1988, pp. 505 - 6.

(2) Ibid., p. 505.

القاصدين الحج وقد توحَّد، بشكل عام، البرتغاليين، لأنه ادعى أنهم يمنعون الحج[1].

ويبدو أن احتلال جوجارات في عامي (1572 ـ 1573) أدى إلى تطوّر إهتمام مغولي مباشر ومهم بالحج وحمايته. وعادة ما كان يتم توظيف مسؤولين محليين في جوجارات للاهتمام بالحجاج. وقد تمّ تعيين والد مؤلف كتاب «التاريخ العربي لجوجارات» بواسطة أكبر لإدارة الأوقاف في جوجارات والتي كانت مخصصة لمكة وللمدينة، وكانت وظيفة ابنه حمل الأموال من هناك إلى المدينتين المقدّستين[2].

وفي القرن السابع عشر، كانت وظيفة الصدر في سورات توزيع هبات الدولة على أماكن العبادة، وعلى المؤسسات التعليمية الإسلامية، ولتمويل الحجاج الوطنيين الأتقياء حتى يتمكنوا من أداء فريضة الحج[3]. وفي أوائل القرن الثامن عشر نسمع عن المسؤول السوراتي الذي كانت وظيفته الإشراف على الهبات السنوية التي كان امبراطور المغول يرسلها إلى مكة. وفي عام 1704م عادت سفينة هولندية من البحر الأحمر. وكان من بين المسافرين نور الحق مراقب الأخلاق العامة في أحمد أباد والذي كان يحمل الهبات المغولية السنوية إلى مكة[4].

والأكثر أهمية الطريقة التي مَوّل بها أكبر وخلفاؤه الحج للحجاج الفقراء. وقد بدأ هذا بجدية في السبعينيات من القرن السادس عشر بعد احتلال جوجارات. وعلى الرغم من الاعتراضات السنيّة غير المعتمدة والتي تقول إن الحج لم يعد مُلزماً في حالة كونه لا يمكن أن يتم إلا بالمرور بفارس الشيعية، أو

(1) AkbarNama, III, pp. 275 - 7, 409 - 10, 757 - 8.

(2) Arabic History, introduction, p. xvii.

(3) B.G. Gokhale, Surat in the Seventeenth Century, London, 1979, p. 68.

(4) Ashin Das Gupta, Indian Merchants and the Decline of Surat, c. 17001750, Wiesbaden, 1979, pp. 28,128.

بالبحر بإذن من البرتغاليين الكفرة(1)، وكما أخبرتنا حوليات كوم بنيجرست The Chronciler-cum-Panegyrist قرر أكبر تعيين أحد التابعين للعتبة (threshold) في وظيفة مير حاجي، وإرسال قافلة من هندوستان مثل قوافل مصر وسوريا. وقد نُفذ هذا القرار، وفي كل عام يتلقى عدد من الرجال المتنوّرين المؤن وتكاليف الرحلة من الخزانة العامة، ويذهبون مع المير حاج عن طريق موانئ جوجارات، ويصلون إلى الأراضي المقدسة، وحتى زمن صعود شمس هذا الحاكم، لم يحصل ملك آخر على مثل هذا الشرف والعظمة أن يقوم بإرسال قافلة من هندوستان إلى مكة المكرمة ويغيّر من عادة الاحتياج لفقراء ذلك المكان المقدّس(2). وهناك بديل أقل إيجابية أعطاه بدواني الأكثر سنية. ففي عام 982هـ (1574 ـ 1575) أصبح من الأمور العادية لخمس أو ست سنوات تعيين أحد نبلاء البلاط رئيساً للحجاج، ويُعطي للناس إذناً عاماً، ويرسلهم الإمبراطور للحج إلى مكة على نفقة الدولة محمّلين بالذهب والبضائع، والهدايا الثمينة. وقد توقف هذا العمل بعد ذلك(3).

وقبل أن يتوقف هذا العمل كان يعدّ مشروعاً عظيماً. ففي عام 984هـ (1576 ـ 1577) أُعطي المير حاج ما يعادل مبلغ 600,000 ريال من الأموال والبضائع لتوزيعها على الناس في مكة والمدينة، وتحمّلت الدولة تكاليف كل من أراد القيام بالحج(4). وفي العام التالي 985هـ (1577 ـ 1578) عُيّن مير أبو تُرزاب أمير حاج، وحصل على 500,000 ريال وعشرة آلاف (من الخيول) أردية شرف لتوزيعها. وتم تحديد عدد كبير للقيام بالحج، وأرسل أكبر الهدايا إلى حكام (شرفاء) مكة: «إلى شرفاء البلاد ـ الذين حرصوا دائماً على إرسال الهدايا والأشياء النادرة في البلاد ـ

(1) Aziz Ahmad, Studies in Islamic Culture in the Indian Environment, Oxford, 1964, pp. 26,29 - 30.

(2) Tabaqat, II, pp. 472 - 3.

(3) Badaoni, II, p. 217.

(4) Ibid, II, p. 246.

تمّ إرسال كميات كبيرة من الروبيات والبضائع العظيمة»(1). وهنا كما يبدو بالتأكيد، يوجد خلط سياسي لأننا أشرنا إلى أن هذه المخصّصات لحكام المدينتين المقدستين تعني أنهم كانوا يراقبون نبلاء الهند الذين كانوا في مكة، بل ومضايقتهم إذا طُلب منهم ذلك. وهذه المجموعة أحضرت في عام 1577 حجراً من مكة ادعت أن عليه خاتم قدم النبي، وقد تعامل أكبر مع هذا الأثر بكثير من التفاخر والتكريم. ولدينا سجلات عن هذه العناية السخيّة التي استمرت لأكثر من أربع سنوات أخرى لأن نبيلاً أرسل إلى مكة في عام 989هـ (1581 ـ 1582) حاملاً 500,000 ريال للهدايا(2). ولم يكن أكبر فقط الذي اهتم بهذا الدعم. فواحد على الأقل من كبار نبلائه وهو التقي عبد الرحيم أرسل ثلاثاً من سفنه الخاصة لنقل الحجاج. وقد حملت هذه السفن أسماء «رحيمي» و«كريمي» و«سلاري». وقد دفع أجرة البحارة بنفسه، وقدّم المؤن اللازمة للحجاج. وبلغ حجم حمولة السفينتين «رحيمي» و«سلاري» أكثر من 1500 طن، وذلك وفقاً لعرض تفصيلي للتاجر الإنكليزي ساريس (Saris)(3).

وقد استمر دعم الدولة للحج خلال القرن السابع عشر. ولم يخبرنا جهانجير شيئاً في مذكراته عن أي دعم عام. ومع ذلك فقد أشرنا سابقاً إلى مناسبة ساعد فيها أحد النبلاء. وقد اعتاد شاه جاهان على إرسال الصدقة إلى مكة حيث عين أمير حاج لتوصيل المال والعمل كقائد للحجاج(4). وقد زاد هذا

(1) Akbar Nama, III, 306; Maathir - ul - Umara, I, p. 143.

(2) Badaoni, II, pp. 275,293.

(3) C.R. Naik, «Abdu - r - Rahim, Khan - i - Khanan», MA thesis, University of Bombay, n.d., p. 203; Saris in Samuel Purchas, Purchas, His Pilgrimes, Glasgow, Hakluyt, 1905 - 7,20 vols, III, 396; also see Middleton in ibid., pp. 190 - 3; Sadashiv Gorakshkar, «An Illustrated Anis al - Haj in the Prince of Wales Museum, Bombay», in Robert Skelton, et al, eds, Facets of Indian Art, London, V and A Museum, 1986, p. 161. Gorakshkar also claims [ibid., p. 159] that Akbar provided a fleet of 100 ships, called Jahaz - i ilahi, for pilgrims, but I can find no evidence for this, which would have been truly massive patronage.

(4) S.R. Sharma, The Religious Policies of the Mughal Emperors, 3rd. ed., New York, 1972, p. 106.

الدعم في عصر أورنجذب. وقد كتب مانوتشي عن سفينتين ملكيّتين في البحر الأحمر محمّلتين بالفقراء، واللوردات، والسيدات من هندوستان. وقد عادت السفينتان إلى الهند وعليهما هؤلاء المسافرون، وبضاعة قيمة(1). وقد أشار تافرنير إلى هاتين السفينتين اللتين رحلتا إلى البحر الأحمر في كل عام محمّلتين بالمسافرين مجاناً. وقدم الفقراء من كل أنحاء الهند للسفر عليهما كما شُحنت عليهما بضائع مختلفة، وأعطيت الأرباح صدقة للحجاج الفقراء، وقد أرسل كل حريم أورنجذب وغيرهم من المرموقين هدايا قيّمة إلى مكة(2) وكان الناخودا (Nakhoda) على هذه السفن العظيمة المانسابدار، وهو شخص في غاية الأهمية والاحترام(3)، ويبدو أن أورنجذب قد قرر في أواخر حكمه أن يرسل المزيد. وقد علق جون فراير بسخريته المعتادة، وبمزاج شرقي قائلاً: «كان للإمبراطور أربع سفن عظيمة في باي (Pay) لنقل الحجاج إلى منى مجاناً وإعادتهم من الحج حيث يثبتون أنهم ملاحون مكرّسون ماهرون»(4).

وفي النهاية يجب أن نشير إلى اختلاط الدوافع كما هو الحال مع كل المساعي الإنسانية.

لقد دُفع للقزويني مؤلف أفضل تقرير عن حج مغولي معاصر للذهاب إلى الحج تحت رعاية زيبونيسا (زيب النساء) ابنة أورنجذب، وفي المقابل كرّس لها تقريره «أنيس الحجاج»(5). وفي بعض الأحيان كان الربح للاثنين معاً الراعي والحاج. ويجب الآن أن نعود لمناقشة الأمر المحيّر المرتبط بسوق الحج.

---

(1) Manucci, II, p. 45.

(2) J. - B. Tavernier, Travels in India, II, p. 281.

(3) Ashin Das Gupta, «Gujarati Merchants and the Red Sea Trade, 1700 - 1725», in B.B. Kling and M.N. Pearson, eds., The Age of Partnership., Honolulu, 1979, pp. 125 - 6.

(4) John Fryer, A New Account of East India and Persia, London, Hakluyt, 1909 - 15,3 vols., I, p. 267.

(5) Sadashiv Gorakshkar, «Anis al - Haj», in Karl Khandalavala, ed., An Age of Splendour: Islamic Art in India, Bombay, 1983, p.132.

الفصل السادس

الأبعاد الاقتصادية للحج: الطرق البرية



القافلة السورية. يظهر الرسم ثلاثة أقسام مدرّجة من دون أي اتباع للرسم المنظوري. كما ويجسد رسمُ الخيم مع مقيمين يجلسون بشكل متقابل، الادبيات الرسمية تماماً.

الفصل السادس

الأبعاد الاقتصادية للحج: الطرق البرية

سنلقي الضوء في الفصول الثلاثة التالية على الصلة بين الحج والنشاط الاقتصادي في فترتنا. وسننظر أولاً في الحكمة المرسلة في هذا الشأن والتي ترى علاقة وطيدة بين الاثنين. فهناك ادعاء أن مكة سوق تجاري عظيم. وأن معظم الحجاج يذهبون إلى مكة ليتاجروا، ولكي يؤدوا مناسك الحج، وأن اقتصاد أقاليم واسعة من الهند تحكمة متطلبات ما يسمّى سوق الحج. وتشير الأدلة المعاصرة من الشرق الأوسط إلى أن الأمر ليس واضحاً كما تدّعي المعايير. وحتى نتوقع النتائج نفسها فإن ما لدينا يتلخص في وجود سوقين كبيرين في الحجاز في أوائل العصر الحديث، الأول سوق عادي في ميناء جدة العظيم، ويتم تحديد وقته بمواسم الإبحار، وبالمصطلح التجاري، بمعيار عوامل العرض والطلب. والسوق الثاني في مكة. ومن الناحية الاقتصادية يعدّ هذا سوقاً استثنائياً حيث يستمر لأيام قليلة، ويتضمن حلقة من البضائع المحددة وغير التقليدية ولا يعود وجوده بالكامل إلى عوامل تجارية، ولكن إلى دوره كمركز للحجّ السنوي.

هذه الفصول الثلاثة المتشابكة هي محاولة لتقديم إسهام في ثلاثة مجالات. المجال الأوّل يتناول الأمر الواضح المتعلق بدوافع الحج. وما هو دور العوامل الاقتصادية في تشجيع الناس للذهاب إلى الحج؟ والمجال الثاني

السّعي لمواجهة اللهجة المشوّهة والأسلوب العدائي الصريح للتقارير المعاصرة والحديثة التي تنكر تديّن الحجاج، وتقول، أو على الأقل، تُلمِّح إلى أن الحجاج يحجّون من أجل المال. والمجال الثالث لهذه الفصول الثلاثة هو الإسهام في فهم أفضل لموقع الأسواق، ولتنظيم واتجاه الطريق التجاري الرئيسي في العصور الحديث المبكرة، وهو الطريق الذي ربط المحيط الهندي، وبشكل أضيق، بحر العرب وبخاصة الهند، بالشرق الأوسط، وبحوض البحر الأبيض المتوسط، ومعرفة الأسواق المنتشرة في غرب أوروبا في العصر الحديث المبكر. لقد كانت هذه الأسواق جزءاً من اقتصاد بدأ، مع نهاية فترتنا، ويحتوي على التجارة التي نصفها.

وهناك تاريخ طويل للادعاء الذي يقول بوجود صلة بين التجارة والدين، الذي يصل إلى أقصاه في عدّ التجارة، وليس الحج، هي الدافع الرئيسي. وقد اقتبس جودبنهو من شخص معاصر قوله إن قافلة القاهرة اتجهت إلى مكة من أجل الغفران والتجارة[1]. ويمكن أن نسجّل أيضاً رأي دائرة المعارف الإسلامية في طبعتها الثانية في مادة «حج» يقول: «يضاف إلى الأهمية الدينية والاجتماعية والسياسية لهذا التجمع اليوم البعد الاقتصادي حتى نهاية القرن الثامن عشر، ففي هذا الوقت من العام، تصبح مكة موقعاً لواحد من أكبر الأسواق التجارية في العالم حيث توجد بضائع أوروبا، والجزيرة العربية، وبلاد الهند».

أما التقارير المعاصرة فتعدّل هذا الوصف بطرق مهمة. فأولاً يجب أن نقرّ بأن التراث الإسلامي لا يرى في الخلط بين التقوى والربح أمراً سلبياً. بل على العكس، فالإثنان متّصلان عادة، ولا يمثّلان أمراً ضاراً، أو غير عادي. وكما هو معروف، كان النبي ﷺ نفسه تاجراً، وتاجراً ناجحاً، وتقدم التقارير الموثوقة مكة في عصره بوصفها مركزاً مهماً للتجارة. إن الرابطة وأحياناً التوتر بين التجارة

(1) Vitorino Magalhaes Godinho, Os descobrimentos e a economia mundial, 2nd. ed., Lisbon, 1981 - 83, 4 vols., II, p. 223.

والدين تظهر بوضوح في آيات قرآنية مهمة: ﴿يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا إِذَا نُودِيَ لِلصَّلَاةِ مِن يَوْمِ الْجُمُعَةِ فَاسْعَوْا إِلَىٰ ذِكْرِ اللَّهِ وَذَرُوا الْبَيْعَ ذَٰلِكُمْ خَيْرٌ لَّكُمْ إِن كُنتُمْ تَعْلَمُونَ ⑨ فَإِذَا قُضِيَتِ الصَّلَاةُ فَانتَشِرُوا فِي الْأَرْضِ وَابْتَغُوا مِن فَضْلِ اللَّهِ وَاذْكُرُوا اللَّهَ كَثِيرًا لَّعَلَّكُمْ تُفْلِحُونَ ⑩ وَإِذَا رَأَوْا تِجَارَةً أَوْ لَهْوًا انفَضُّوا إِلَيْهَا وَتَرَكُوكَ قَائِمًا قُلْ مَا عِندَ اللَّهِ خَيْرٌ مِّنَ اللَّهْوِ وَمِنَ التِّجَارَةِ وَاللَّهُ خَيْرُ الرَّازِقِينَ﴾[1] (الجمعة: 9 ـ 11).

ومن المهم والأكثر تحديداً لمناقشتنا إشارة مارتن حيث يقول: إن نيّة الاشتغال بالتجارة مع الحجاج الآخرين حلال، وبخاصة إذا كان الهدف منه تغطية تكاليف الرحلة[2]. وبلطف يشير عالم الانثروبولوجيا الحديث كليفورد جيرتس إلى أن «المسجد والسوق يمثلان زوجاً طبيعياً في معظم العالم الإسلامي، يمهّد كل منهما للآخر لانتشار حضارة معينة في هذا العالم وفي الآخرة على حد سواء»[3].

البحر وأمور البحر، ومن المحتمل أن النبي ﷺ لم يسافر بالبحر، ولكن القرآن لا يصف فقط مجتمعاً برياً محترماً فضلاً عن التعبير، فكما يقول الكتاب الكريم: ﴿وَمِنْ آيَاتِهِ أَن يُرْسِلَ الرِّيَاحَ مُبَشِّرَاتٍ وَلِيُذِيقَكُم مِّن رَّحْمَتِهِ وَلِتَجْرِيَ الْفُلْكُ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِن فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ﴾ (الروم: 46)، وكذلك يقول: ﴿رَّبُّكُمُ الَّذِي يُزْجِي لَكُمُ الْفُلْكَ فِي الْبَحْرِ لِتَبْتَغُوا مِن فَضْلِهِ إِنَّهُ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا﴾ (الإسراء: 66) ويقول كذلك: ﴿اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمُ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلْكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِن فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ﴾ (الجاثية: 12)[4].

(1) Mohammed Marmaduke Pickthall, trans., The Meaning of the Glorious Koran, New York, n.d., LXII, pp. 9 - 11, my emphasis.

(2) The Encyclopedia of Religion, ed. Mircea Eliade, vol. XI, New York, 1987, s.v. «pilgrimage», pp. 327 - 54. The quotation from Richard Martin is on p. 340.

(3) Clifford R. Geertz, Islam Observed, Religious Development in Morocco and Indonesia, Chicago, 1968, p. 68.

(4) Pickthall, Glorious Koran, XXX, p. 46; XVII, p. 66; XLV, p. 12.

أما بالنسبة إلى رابط محدّد مع الحج، فكتب سرجنت أن الحجاج كانوا يحملون بضائع، «حج وحاجة»، أي حج وعمل كما يقول العربي[1]. وقال الخبير الكبير في تاريخ الإسلام إس دي غويتن في شكل مماثل إن «الحج والتجارة أصبحا مترابطين في شكل وثيق بحيث إن الحاج كان يُبارَك عادة وفقاً للقاعدة التالية «تقبل الله حجّك وغفر خطاياك وأوجد سوقاً جيدة لبضاعتك»[2]. وفي هذه المسألة، كما هي الحال في كثير غيرها، استمرت ممارسة ما قبل الإسلام مهيمنة. يشير غويتن إلى «أن القرآن والإيمان الشعبي يعتبران الحج السنوي إلى الأماكن المقدسة في محيط مكة مناسبة ملائمة لازدهار الأعمال، بالتلاؤم مجدداً مع واقع أن الحج السنوي في عهد الوثنية كان أيضاً موسماً للسوق السنوية»[3].

لكن القول إن الرابط بين التجارة والدين كان مقبولاً وفقاً للقيم المعيارية للإسلام، وإن التجارة لم تكن تُعتبر مضرّة بالمناسبة الدينية، أي الحج، لا يعني أن تجارة الحجاز كلها مرت عبر مكة. تبيّن أدلتنا أن أماكن غير مكة كانت الأسواق الرئيسية، وليس هذا مفاجئاً، فجدة ومكّة خصوصاً كانتا تقدّمان تسهيلات أفضل ومواقع أسهل بالنسبة إلى التجارة. سنتحول إلى هذه المسألة قريباً، لكن علينا أولاً أن ننظر في ما كان يحصل فعلاً بينما كانت القوافل الضخمة للحج من القاهرة ودمشق تشقّ طريقها إلى مكة. ونناقش هنا أساساً القوافل البرية التي تصل الحجاز في كل سنة إسلامية. فمواقيتها كانت تختلف كثيراً عن تلك التي تحكم الممر البحري من الهند، وسيناقش هذا الموضوع الأخير، وهو اهتمامنا الأول، في شكل كامل في الفصل السابع.

ويمدنا باربر Barbir في دراسته النموذجية لدمشق العثمانية بإحصاءات

(1) R.B. Serjeant, The Portuguese off the South Arabian Coast, Oxford, 1963, p. 5.

(2) S.D. Goitein, Studies in Islamic History and Institutions, Leiden, 1966, p. 8; cf. S.D. Goitein, A Mediterranean Society, Berkeley, 1967 - 78, 3 vols., I, p. 55.

(3) Goitein, Studies, pp. 123 - 4.

مفيدة عن التجارة المرتبطة بالحج. فبعد الإشارة إلى قلّة الدراسات حول هذا الموضوع، يقترح باربر أربعة أنواع من التجارة: البضائع المشحونة مع قوافل الحج، والبضائع المباعة للحجاج أثناء الطريق بواسطة الفلاحين والبدو، والبضائع المباعة للحجاج بواسطة التجار المصاحبين للقوافل، والبضائع المباعة بواسطة حاكم دمشق في المدينتين المقدّستين لمنفعته الخاصة[1]. واهتمامنا هنا بمكة، لكن يجب ملاحظة أن قوافل الحج هذه كانت كلّها مهمة لاقتصاديات المدينتين منذ بدايتها في القاهرة ودمشق. وقد أكد رحّالة برتغالي في العشرينيات من القرن السادس عشر في القاهرة أن الحجاج اشتروا كل احتياجاتهم لرحلة مائة يوم من هناك، وأنفقوا كثيراً من أجل المظهر[2]. وتتفق التقارير الحديثة مع هذا. فقد أشار بيترز Peters إلى أنه بالنسبة لتجار دمشق والقاهرة، وتجار كل المحطّات على الطريق، كان الحج أشبه بكنز أو منجم ثراء، كما سيكون فيما بعد بالنسبة لتجار مكة.

ويكتب جب Gibb وبوون Bowen أنه بالنسبة لدمشق وضواحيها «كان إمداد جماهير الحجاج بكميات المؤن اللازمة لرحلة ثلاثة أشهر إلى مكة ومنها إلى دمشق، وتوفير وسائل المواصلات للآلاف منهم، والمواد اللازمة للمخيمات... كان هذا يمثّل أساس الرخاء الاقتصادي لدمشق خلال الفترة العثمانية»[3].

وما نجده في كثير من التقارير عن القوافل الفعلية هو التمييز الواضح بين التجار والحجاج، وكما أشرنا باستمرار فإن «التجار ألحقوا أنفسهم بقوافل الحج» وفي عام 1503م رحل فارثيما Varthema مع رحلة الحج من دمشق،

(1) Karl K. Barbir, Ottoman Rule in Damascus, 1708 - 1758, Princeton, 1980, pp. 163 - 6.

(2) TenreiroinAntonioBaiao,ed.,ItinerariesdaIndiaaPortugalporterra,Coimbra,1923,pp.83-4.

(3) F.E. Peters, Jerusalem and Mecca: The Typology of the Holy city in the Near East (New York University Studies in Near Eastern Civilization, Number XI), New York, 1986, p. 48; H.A.R. Gibb and Harold Bowen, Islamic Society and the West, vol. I, 2 parts, Oxford, 1950 - 7,1, p. 302.

وتأخرت القافلة لمدة ثلاثة أيام في إحدى المدن، وذلك «حتى يتمكن التجار من شراء الخيول التي يحتاجون لها»[1]. وفي فترة متأخرة أشار حاج كشميري على نفس الطريق إلى أن بعض الجمال كانت محمّلة بوفرة[2]. وأشار خطاب من عام 1781، من البحر الأحمر، إلى أن «العديد من الأساطيل الضخمة من السفن العربية كانت تمرّ يومياً وهي مليئة بالحجاج المتّجهين إلى مكة، وبالبضائع متجهة إلى مكة وجدة»[3]. وقد كتب بوي مونكون Puey Moncon حوالى 1600 عن رحيل جماعته من الحجاج والتجار إلى جربا Djerba متجهين إلى الإسكندرية، وبمجرد إبحارهم دهمتهم عاصفة «وألقوا في البحر كثيراً من بضائع التجار الثمينة، وجزءاً من مؤن الحجاج»[4].

وفي تقرير من ثمانينيات القرن السادس عشر ورد تمييز بين أعضاء القافلة. «فالبعض حركته دوافع إيمانية، بينما فريق آخر هدفه التجارة والبعض الآخر إهتم بقضاء الوقت»[5]، وقد وصف ڤارثيما الناس في مكة نفسها بأن «بعضهم أتى لغرض التجارة، وبعضهم للحج طلباً للمغفرة»[6].

وقد أشار تقرير فرنسي من القرن الثامن عشر إلى مثل تركي يقول: «حج ودين»(*). وبمعنى آخر أن الحج إلى مكة يخدم غرضين في الوقت نفسه:

(1) William Foster, ed., The Red Sea and Adjacent Countries at the Close of the Seventeenth Century, London, Hakluyt, 1949, p. 158; Ludovico di Varthema, The Itinerary of Ludovico di Varthema of Bologna from 1502 - 1508, ed. Sir Richard Camac Temple, London, 1928, p. 12.

(2) Francis Gladwin, trans, The Memoirs of Khojeh Abdulkurreem (of Kashmir), Calcutta, 1788, pp. 135 - 6.

(3) Henry Rooke, Travels to the Coast of Arabia Felix and from thence by the Red - Sea and Egypt to Europe, London, 1783, p. 38.

(4) Henry Bigot, «Les strophes du pelerin de Puey Moncon (Voyage a la Mecque a la fin du XVIe siecle) avec preface, traduction et commentaire», Revue Tunisienne, 1916, pp. 98 - 9.

(5) Anon., «A Description of the yearely voyage or pilgrimage of the Mahumitans, Turkes and Moores unto Mecca in Arabia», in Richard Hakluyt, The Principal Navigations, Glasgow, 1903 - 5, 12 vols, V, p. 340.

(6) Varthema, Itinerary, p. 19.

(*) يبدو أن المقصود بالمثل «حج وتجارة» (المترجم).

الدين والتجارة. وكل واحد منهما تمهيد للآخر لأن كثيراً من الناس يذهبون إلى مكة للتجارة مع الفرس، والهنود، والأفارقة المتواجدين هناك بأعداد كبيرة في وقت بيرام Bairam (العيد)، ويقضون جزءاً من حياتهم في القيام بهذه الرحلات»[1]. وفي تقريره المفصّل في القرن الثاني عشر، ميّز ابن جبير بين الرحّالة، وعابري السبيل، وبين الحجاج والتجار[2]. وقد مال البرتغاليون في القرن السادس عشر إلى توضيح أن وجودهم في البحر الأحمر يمثّل تهديداً اقتصادياً ودينياً للقوى الإسلامية. فقد أشار باروس إلى أنه بعد وصول البرتغاليين بخمس سنوات تقريباً انقطعت تجارة حكام الشرق الأوسط، والأهم من ذلك أن البرتغاليين أصبحوا على مدخل البحر الأحمر يهددون مرور الحجاج[3]. وأشار الهولنديون إلى هذا التمييز نفسه. ففي عام 1649 قصد الهولنديون إلى القبض على بعض سفن المغول للانتقام من مظالمهم. وقد أخبر القادة أنه بمجرد أسر السفن الهندية عليهم أن يأسروا التجّار والبحارة، وينقلوهم إلى سفنهم الهولندية، وأن يضعوهم تحت حراسة جيدة. وبعد الإمساك بكل أو معظم السفن المغربية Moorish يتم إركاب كل الفقراء النسّاك وغيرهم من الناس (الحجاج)، وتركهم يبحرون إلى حيث يشاؤون، فهم ليسوا جديرين بالاحتفاظ[4].

وعادة ما ارتبط التجار بقوافل الحجاج لأنها كانت أكثر أماناً. وقد رأى

(1) Julien Claude Galland, Recueil des rites et ceremonies dupeleri - nage de la Mecque; auquel on a joint divers ecrits relatifs a la religion, aux sciences et aux moeurs des Turcs, Amsterdam, 1754, p. 11, f.n.

(2) Muhammad ibn Ahmad ibn Jubair, The Travels oflbn Jubayr (11831185 AC), trans. R.J.C. Broadhurst, London, 1952, pp. 55 - 6, 57 - 8, 59, 72 - 3, etc.

(3) Joao de Banos, Da Asia, Lisbon, 1778 - 88,1, pp. viii, 1.

(4) Dutch letter of February 20,1649, quoted in Philip Baldaeus,A True and Exact Description of the Most Celebrated East - Indian Coasts of Malabar and Coromandel as also of the Isle of Ceylon . . . , in Churchill, A Collection of Voyages and Travels, 3rd ed., vol: Ill, London, 1745, p. 516.

العثمانيون حماية القوافل واجباً دينياً. وبالتحاق التجّار بالقوافل حصلوا على حماية مجانية من البدو المغيرين، وغيرهم من اللصوص. وقد وضحت التقارير الحديثة هذا الأمر جيداً. فقد أشار تقرير دنماركي جيد إلى أن القوافل ضمت تجاراً اعتقدوا أن هذه هي الفرصة الأكثر أماناً لنقل بضائعهم، وأفضلها لبيع هذه البضائع. وهم يحملون مؤناً من كل نوع يمدون الحجاج بالضروريات. كما اشتملت على جنود تدفع لهم القافلة لكي يحرسوها. وقد حدث لذلك أن أشخاصاً عديدين رأوا مكة مرات عدة من دون زيارتها لأي هدف سوى المصلحة أو الفائدة. وقد اشتملت القافلة أيضاً على بعض الذين يقومون بأداء الحج نيابة عن غيرهم في مقابل مال مدفوع لهم، والأجر يذهب للثري الماكث في بيته[1]. وقد وصف موداڤ Modave في السبعينيات من القرن الثامن عشر تجارة الملابس الهندية في البحر الأحمر، وأضاف قائلاً: «ويدفع الحجاج إلى مكة، وبخاصة التجار والوكلاء الذين يتبعون القوافل، بالفضة»[2].

ويدّعي تقرير حديث أن التجار يرافقون القوافل من القاهرة ودمشق، لكنهم يشترون بضائعهم التجارية لبيعها للحجاج في جدة[3]. وهناك تقرير مماثل يعود إلى حوالى عام 1580 عن قافلة قاهرية من أربعين ألف بغل وجمل، وخمسين ألف شخص. ويتحدث التقرير عن التجار المرافقين للقافلة، بعضهم يحمل بضائع من الملابس الحريرية، وبعضهم يحمل ملابس مرجانية اللون، والبعض الآخر يحمل الطعام المحفوظ، والبعض الآخر يحمل الدقيق والأرز، وكل أنواع الحبوب، وبعضهم يبيع بضاعته أثناء الطريق، والبعض الآخر يبيعها في مكة، وكل شخص يحمل معه شيئاً يكسب منه، وبخاصة لأن التجارة الذاهبة

(1) Carsten Niebuhr, Travels through Arabia and other Countries in the East, trans. Robert Heron, 2 vols, Edinburgh, 1792, II, p. 37.

(2) Comte de Modave, Voyage en Inde du Comte de Modave, 1773 - 1776, ed. Jean Deloche, Paris, 1971, p. 350.

(3) Abdullah Ankawi, «The Pilgrimage to Mecca in Mamluk Times», Arabian Studies, I, 1974, p. 150.

عن طريق البر ليس عليها ضرائب جمركية، بينما التجارة الذاهبة عن طريق البحر يدفع صاحبها عشرة عن كل مائة «والإشارة إلى كل شخص» تشير بوضوح إلى «كلّ تاجر»، وهو يفرّق بعد ذلك بين الحجاج الذين لا يملكون شيئاً يفقدونه حين يسلبهم اللصوص، وبين التجار «الذين يملكون»[1]. ويشير شاهد عيان آخر من عام 1727 إلى أن «القافلة من مكة إلى السويس يرافقها بعض الماشية والخبازون وبعض (الدكاكين) البوتيكات بحيث إنها لا تحتاج إلى مؤن»[2].

وبعد قرن آخر نجد بونسيت Poncet يتفق مع هذا حيث يقول: «تأتي في كل عام قوافل من بلاد الهند، ومن تركيا للحج إلى مكة. وهناك قوافل غنيّة جداً لأن التجار يرافقونها لنقل تجارتهم من الهند إلى أوروبا، ومن أوروبا إلى بلاد الهند[3]. ولعلّ وجود هؤلاء التجار مع قوافل الحج هو الذي جعل هذه القوافل عرضة للهجوم بواسطة اللصوص، كما هو مسجّل تقريباً في كل تقرير من فترتنا. وغالباً ما كان يقوم «التجّار بأداء الحج أيضاً، بمعنى أنهم يقومون بتجارتهم في مكة، أو في بعض الأسواق الكبيرة على الطريق إلى مكة، ثم يستغلّون الفرصة لأداء الحج كذلك. وفي عام 1640 أشار إنجليزي في سورات إلى ندرة الملابس في ذلك العام، وذلك بسبب الاستثمارات الكبيرة التي عقدت في أماكن لمصلحة شخصيات عظيمة سافرت هذا العام من مخا لبيع بضائعهم، ومن هناك إلى مكة لزيارة قبر محمد»[4]. وقد فرَّق تقرير آخر معاصر بين تبادل السلع في مكة والتجارة في جدة: «بالإضافة إلى مدينتي مكة والمدينة التي تأتي

(1) Anon., in Hakluyt, V, pp. 340, 342, 346, my emphasis.

(2) John Fuller - ton, «Commonplace Book», MS, English, c. 1727 [Bell Library, University of Minnesota, 1727 f Fu] Includes Memorandum of 1727, and Daily Journal, Jiddah, Tuesday July 23, 1728, of EIC people there. This quotation is from «Miscellaneous Transactions and Memoranda: of Judda, 1727».

(3) Foster, ed., Red Sea, p. 158.

(4) William Foster, ed., The English Factories in India, 1618 - 1669, Oxford, 1906 - 27, 13 vols., 1637 - 41, p. 277.

إليها القوافل سنوياً جالبة منتجات بلاد بعيدة، فإن مداخيل الشريف تزداد بواسطة التجارة المحمولة إلى ينبع وجدة على سفن أفريقيا والهند». ولم يكن هدف الشريف الربح فقط «لأنه مهما تظاهر بالقداسة أو عدم المبالاة بمشاغل الدنيا، كما يدّعي المنافقون في الدين، فإنه يفضّل مصلحته على مصلحة الخالق، ويستخدم اسمه أداة للتعريف بشرفه وثرواته. إن القوافل التي تنطلق، في الظاهر، في رحلة دينية إلى مكة يشجعها كبير الكهنة (Pontiff) هذا من أجل مجده الخاص لا مجد النبي ﷺ كما تشهد على ذلك البضائع الغالية القيمة التي نقلها، والمكوس العالية المفروضة على التجار المخدوعين»[1].

وهكذا كان هناك تجار في القوافل، أو الأكثر احتمالاً؛ أنهم يسافرون خلف جموع الحجيج، لكن الحجاج أيضاً كانوا يتاجرون أحياناً، أي أناس يظهرون كحجاج، وليسوا تجاراً، ومع ذلك يتجولون بالبضائع على الطرق. وقد أشارت دائرة المعارف الإسلامية إلى هذا على أنه نسخة مبكرة من شيكات الرحالة. وحقّاً إن هذا قياس مناسب. وقد أشار جب وبوون إلى العلاقة بين الحج إلى مكة والتجارة الصغيرة، والتي كانت دائماً مرتبطة بالإسلام. فمن الناحية العلمية نجد كل الحجاج يساومون على الأسعار في طريقهم من وإلى الحجاز، بادئين ببضاعة بلدانهم المحليّة التي يبيعون معظمها أثناء الرحلة، وبأثمانها يشترون في مكة التوابل، اللآلئ، والقهوة العربية، والمنسوجات القطنية الرقيقة، والشيلان، والفلفل المستورد من الهند، ويبيعون هذه أثناء رحلة العودة[2]. وبسبب الحاجة إلى الطعام، أو دفع تكاليف المواصلات، أو دفع المكوس الجمركية يضطر الحجاج إلى بيع بعض الأشياء التي أحضروها معهم، ويدفعون هذه التكاليف ليستمرّوا في رحلتهم، ويبدو أن الحجاج المائة

(1) Eyies Irwin, A Series of Adventures in the Course of a Voyage up the Red Sea ... in the Year MDCCLXXVII, London, 1780, pp. 58 - 9.

(2) Gibb and Bowen, I, pp. 301 - 2.

وتسعة الذين هاجمهم البرتغاليون في البحر الأحمر في عام 1650 كانوا في الغالب من الحجاج الحاملين لبضائع بهدف بيعها للإنفاق على أنفسهم[1]. وتعطي السجلات الإنجليزية تقريراً دقيقاً عن مثل هذه التجارة. فقد أشار تقرير من بانتام عام 1641 إلى أنه بناءً على طلب ملك بانتام سمحوا لتسعة من قومه بالنزول في سوان في الطريق إلى سورات في طريقهم إلى مكة، وأن يحملوا بعض القرنفل وغير ذلك لتغطية تكاليف الرحلة[2]. وبالطريقة نفسها ازدحمت السفن الممولة ملكياً من جولكوندا بالعديد من الحجاج وأكياسهم الصغيرة المليئة بالبضائع التي كانوا يأملون بيعها لتغطية تكاليف الرحلة[3]. وقد أشار كل من ريتشارد ومورلاند إلى هذا النوع من التجارة، وإن مال ريتشارد إلى عدها أكثر اتساعاً وتكلفة عما هو الحال[4]. ومع ذلك فالنقطة التي يؤكد عليها أن هذه كانت تجارة هدفها تحقيق التجربة الدينية (تجربة الحج)، ولم تكن تجارة لذاتها من أجل الربح.

ومن المحتمل أن غالبية أهل القوافل والسفن المكرّسين للحج لم يحملوا معهم بضائع إطلاقاً، ولم يكن لديهم دافع اقتصادي، ولا حتى هؤلاء الذين قصدوا أن يجعلوا الرحلة ممكنة. فالكثيرون أحضروا معهم مدّخراتهم المتواضعة للإنفاق على الرحلة، وإتمام الحج إلى مكة. وقد لاحظ نيبور في عام 1763 في جدة كمية كبيرة من قطع العملة الصغيرة. «فالحجاج يحضرون هذه الكثرة من العملة النقدية الصغيرة لكي يغطّوا تكاليف السفر، والصدقات

(1) Serjeant, p. 115.

(2) English Factories, 1637 - 41, p. 303.

(3) Sanjay Subrahmanyam, «Persians, Pilgrims and Portuguese: the Travails of Masulipatnam Shipping in the Western Indian Ocean, 1590 - 1665», Modern Asian Studies, XXII, 3, 1988, p.509.

(4) J.F. Richards, ed., Precious Metals in the Late Medieval and Early Modern Worlds, Durham, N.C., 1983, p. 202; W.H. Moreland, India at the Death of Akbar: An Economic Study, Delhi, 1974, p. 205.

التي كانوا يخرجونها أثناء الرحلة، وفي المدينة المقدسة»[1]. وقد شاهد تيري ألفاً وسبعمائة مسافر على السفينة الكبيرة من سورات إلى مخا، والعدد الأكبر من هؤلاء لا يذهبون من أجل الربح، بل بدافع ديني لزيارة قبر الرسول ﷺ في المدينة البعيد من مكة. . .»[2]. وفي وقت متأخر من القرن السابع عشر وصف أوفنجتون Ovington تجارة جدة المزدهرة والتجار الكثيرين هناك، ولاحظ أيضاً الحجاج المنطلقين إلى مكة، و«لا علاقة لهم بالتجارة»[3].

ومع نهاية القرن الثاني عشر وصل ابن جبير إلى الإسكندرية في قافلة في الطريق إلى القاهرة ومكة. وقد أصر السلطان على دفع المكوس الجمركية على أي بضاعة، ولكن معظمهم لم يملك شيئاً سوى المؤن الخاصة بالرحلة[4]. ولم يرد ذكر شيء عن التجار في تقريره المفصّل عن القافلة، لكن نحصل على شعور جارف بالورع والتقوى. كما أن وصف ابن بطوطة المفصّل، من القرن الرابع عشر، يخلو من الحديث عن التجارة بخلاف ذكر شراء المؤن في بعض الأوقات[5]. وحتى هذا لم يكن أمراً معتاداً لأن العديد من التقارير وضحت أن الكثيرين من الحجاج يحاولون من البداية أخذ كل المؤن اللازمة لهم في كل الرحلة. والهدف الملحوظ المعطى هنا هو أن الكثيرين منهم سيرحلون لمدة شهور.

ويصف ابن جبير القافلة العراقية الضخمة المسافرة وكأنها جماعة مكتفية اكتفاءً ذاتياً[6]. وفي نهاية القرن السابع عشر يخبرنا بيتس Pitts أن حجاج شمال

(1) Niebuhr, I, p. 237.

(2) William Foster, ed., Early Travels in India, Delhi, 1968, p. 301.

(3) John Ovington, A Voyage to Surat in the Year 1689, ed. H.G. Rawlinson, London, 1929, p. 275.

(4) Ibn Jubayr, p. 31.

(5) Ibn Battuta, The Travels of Ibn Battuta, trans. H.A.R. Gibb, Cambridge, Halduyt, 1958 - 71, 3 vols., vol. I passim.

(6) Ibn Jubayr, pp. 191 - 3.

أفريقيا «نزلوا بمصر ليأخذوا ما يلزمهم من مؤن يحتاجون لها في رحلتهم إلى مكة والعودة إلى مصر». وبالنسبة للمؤن فقد أخذوا ما يكفيهم فيما عدا اللحوم التي سيجدونها في مكة. أما بالنسبة لبقية المؤن مثل الزبدة، والعسل، وزيت الزيتون، والأرز، والبسكويت. . فيحضرون منها ما يكفي رحلتهم عبر البرية ذهاباً وإياباً، وأثناء إقامتهم في مكة. وبالنسبة لجمالهم كانوا يحضرون معهم قدراً وافراً من العلف. . . لأنهم لا يصادفون منها الكثير على الطريق. وفي المدينة يحضر الحجاج معهم الكثير من الطعام لرحلة العودة، وإذا توفر لديهم فائض باعوه في مكة[1]. وقد أشار عالم معاصر إلى حجاج شمال أفريقيا، وهم يتزاحمون في القاهرة بطعامهم وبضائعهم قبل الانطلاق إلى الحجاز[2]. وقد نصح الحاج الهندي القزويني قرّاءه أن يأخذوا معهم احتياجاتهم من الطعام بما يكفي الرحلة إلى البحر الأحمر، وما يكفي الإقامة في مكة والمدينة، وكذلك رحلة العودة، ووجوب فعل هذا لتجنب نقص الطعام، وارتفاع الأسعار في المدينتين المقدستين. وأعطى ملحقاً بقائمة طويلة من الطعام المناسب والشراب[3].

ويمكن الآن تلخيص هذا الأمر المتعلق بالتجارة البرية. فنحن أمام تجارة قوافل واسعة عبر كل الشرق الأوسط. وقد اتجه جزء من هذه التجارة عبر مكة مع ملاحظة أن التجار المرافقين للقوافل يجب تمييزهم عن الحجاج، وكانت تجارة القوافل تكوّن القطاع التجاري من اقتصاد الشرق الأوسط الحديث الذي تأثر بواسطة الأوروبيين، ولا نقصد بواسطة البرتغاليين في القرن السادس عشر، بل بواسطة الهولنديين والإنجليز في القرن السابع عشر، وهذا ينطبق خصوصاً على تجارة التوابل إلى أوروبا، والتي سيطرت عليها شركة الهند الشرقية

(1) Foster, ed.. Red Sea, pp. 3, 5, 19, 44.

(2) Ankawi, «The Pilgrimage to Mecca», pp. 146 - 8.

(3) Mulla Safi - ud din Qazwini, «Anis - ul hujjaj, « trans. A. Jan Qaisar and Z. Islam, 71 pp. typescript, pp. 10 - 11,11 - 15.

الهولندية منذ أوائل القرن السابع عشر، وبشكل أكثر فاعلية وتأثيراً مما حقّقه البرتغاليون في القرن السابق[1].

والنقطة الأخيرة العامة التي نعرضها هنا هي أنه كان من الممكن لهذه القوافل أن تضع التوقيت المناسب لرحلاتها حتى تتفق مع الحج، وذلك لأن قوافل الجمال لم تكن بالطبع محكومة أو مرتبطة بالرياح الموسمية. حقاً إن هذه القوافل من حيث قيمتها الاقتصادية كانت في المقام الأول قوافل حج يرافقها قليل من التجار، واستطاعت بدقّة أن تحدد موعد مغادرتها سواء من دمشق، أو القاهرة، وزمن الرحلة، وموعد الوصول إلى مكة لضمان الوصول إلى المدينة المقدسة في وقت مبكر من شهر ذي الحجة، وتغادر هذه القوافل مرة ثانية في أواخر هذا الشهر[2].

وكان هناك بالطبع العديد من القوافل التي ترحل عبر الشرق الأوسط، ويمكن تمييز هذه القوافل عن قوافل الحج، وذلك من خلال الأعداد القليلة للناس. ففي عام 1771 غادرت قافلة من حلب إلى البصرة، وتضم ثلاثة وثلاثين مسيحياً، وتاجراً، ومسافراً، وسبعة يهود (وهؤلاء بالطبع ليسوا من قافلة حج) ونحو عشرين تركياً ومعهم الشيخ محسن والقائد، وحرس يتكون من مائتين وأربعين جندياً تحت قيادته، وكان هناك خمسون فرساً وثلاثون بغلاً، وألف ومائتا جمل، وستمائة منها محمّلة بالبضائع التي تخص المسافرين المسيحيين واليهود، وتصل قيمتها إلى نحو ثلاثمائة ألف جنيه استرليني. أما باقي الجمال فكانت إما جمال ركوب، أو محملة بالمؤن[3].

(1) Niels Steensgaard, The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century, Chicago, 1974, generally for overland trade.

(2) G. Levi Della Vida, «A Portuguese Pilgrim to Mecca in the Sixteenth Century», Muslim World, XXXII, 1942, pp. 288 - 9.

(3) John Henry Grose, A Voyage to the East Indies . . . to which is added A Journey from Aleppo to Busserah, over the Desert, by Mr. Charmichael [1st French ed, 1758,1st English ed 1766, 2nd Eng ed 1772, which adds Charmichael] 2nd ed., 2 vols, London, 1772. This description is by Charmichael, which appears in vol. I, Appendix, pp. 1 - 53. The quotation is on p. 4.

ولدينا بعض المعلومات عن تجارة القوافل من الخليج العربي الفارسي إلى شرقي حوض البحر المتوسط. فقد أشار رجل دين مسافر براً من الهند في عشرينيات القرن السادس عشر إلى عدد كبير من اليهود، والأرمن، والأتراك، والبنادقة في هرمز، والذين حملوا البضائع براً إلى تركيا وأوروبا، وتحتوي على التوابل، والعبيد المسيحيين، وكانت البضائع تحمّل من الهند في قوافل متّجهة إلى البحر المتوسط تتكوّن مما يزيد على ستة آلاف جمل[1]. وقد استمرت هذه التجارة خلال القرن السادس عشر. وفي تقرير من البندقية عام 1566 أشير إلى أنهم سمعوا في حلب أن الطريق إلى البصرة مفتوح، وأنهم ينتظرون وصول ألف وخمسمائة قنطار من التوابل[2]. وفي العشرينيات من القرن السابع عشر، وُصفت البصرة على أنها مكان لتجارة عظيمة بسبب ضخامة القوافل القادمة من حلب[3]. ويجب أن نفترض حسب ستينسجارد Steensgaard أن ذلك كان الصيف الهندي لهذه التجارة.

وهناك قوافل أخرى مرّت عبر إقليم الحجاز. ففي نهاية القرن السابع عشر تواجد رحالة في مدينة صغيرة إلى الجنوب من جدة لمدة خمسة أو ستة أيام. وقد رأى العديد من التجار المسلمين، وقافلة جمال كبيرة تحمل البضائع من هناك إلى جدة[4]. وفي عام 1611 شاهد تاجر إنجليزي وصول عد«د كبير من السفن في فترة الرياح الموسمية من مارس إلى مايو. وفي منتصف هذه الفترة، أي في 17 أبريل، قدم إلى المدينة عدد كبير من الجمال وتجار غواصون قادمون من دمشق، والسويس، ومكة للمتاجرة مع تجار الهند»[5]. وكما هو معتاد، لم ترتبط هذه

(1) Documentacao Ultramarina Portuguesa, Lisbon, 1960 - 67,5 vols, I, p. 7.

(2) As Gavetas da Torre do Tombo, Lisbon, 1960 - 75,12 vols., IV, p. 97.

(3) A. Botelho da Costa Veiga, Relacao das plantas e descricoes de todas as fortalezas, cidades e povoacoes que os Portugueses tern no Estado da India Oriental, Lisbon, 1936, p. 16.

(4) Poncet in Foster, ed., The Red Sea, p. 157.

(5) Samuel Purchas, Purchas, His Pilgrimes, Glasgow, Hakluyt, 1905 - 7,20 vols. III, pp. 152 - 5.

القافلة بوقت الحج، بل بوصول السفن إلى مُخا في وقت الرياح الموسمية حيث كان وقت الحج في ذلك العام في منتصف فبراير. وقد سافرت هذه القوافل، مثلها مثل معظم القوافل الأخرى، وفقاً للتقويم الشمسي مرتبطة بوصول الأساطيل الرئيسية القادمة من المناطق التجارية الرئيسية.

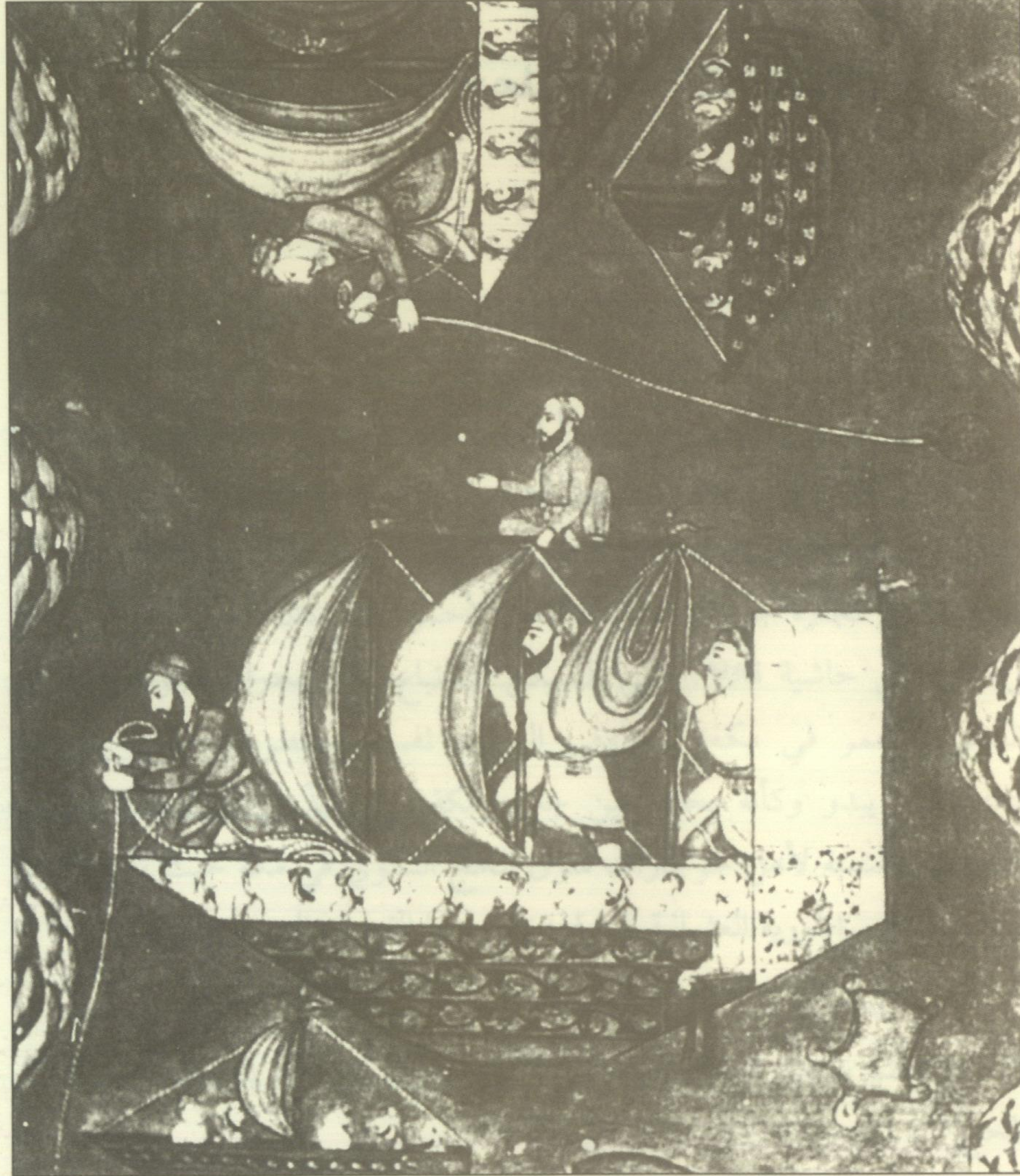
وهذا أمر مختلف تماماً عن قوافل الحجاج. وقد عملت قوافل برية أخرى داخل الحجاز، وبمحاذاة شواطئ البحر الأحمر، وبخاصة الشاطئ الشرقي من مُخا وعدن في الجنوب إلى السويس، وإلى أقصى الشمال، وفي السبعينيات من القرن الثامن عشر وصف موداف التجارة الضخمة في الأقمشة الهندية من جدة إلى تركيا والقاهرة. وهي تجارة كانت تحملها قوافل من خمسين ألف جمل[1].

نعود إلى قوافل الحج المتّجهة إلى مكة فنجد أن هناك نوعاً من الاستمرارية بين المشاركين فيها. فمن ناحية هناك التجار الخُلّص المحترفون الذين يرافقون الحجاج لأسباب أمنية، أو من أجل مدّ الحجاج بأي احتياجات أثناء سفرهم. هؤلاء الرجال يقومون بتجارتهم في مكة، أو في إحدى مدن الأسواق الكبرى التي تمر بها القافلة. ويأتي بعد ذلك تجار يستغلون الفرصة لأداء الحج. وبعد ذلك لدينا أناس تجاوزوا منتصف السلسلة المتصلة، وهؤلاء هم الحجاج الذين يتاجرون من أجل أن يوفروا المؤن لأنفسهم، وبعضهم بلا شك يحاول أن يحقق قليلاً من الربح. وفي النهاية لدينا الغالبية العظمى التي تتكون من أناس مؤمنين متواضعين يأملون أن يحملوا معهم كل ما يحتاجون له، ولا يفكرون أبداً في التجارة، ويبدو أن هذا التصنيف مفيد وأكثر صحة عندما نتحدث عن موضوع العلاقة بين الحج والتجارة، وفي الفصل السابع سنخضع للبحث فكرة «سوق الحج» القائم على تجارة قادمة من البحر.

(1) Modave, p. 342; this French traveler had a pronounced liking for the multiplication table.

الفصل السابع

الأبعاد الاقتصادية للحج: الطريق البحرية



اللوحة البحرية. يمكن إدراك الوجهة من خلال الاتجاهات المتعددة للسفينتين، كما وأن رسم المسافرين في صفٍ واحد، ووضع كل شخص في المكان المناسب، يعود إلى رسوم اشتهر في لوحة عربية تعود للقرن الثامن عشر.

الفصل السابع

الأبعاد الاقتصادية للحج: الطريق البحرية

قدم المؤرخ أشين داس جوبتا تفسيراً متطرفاً للعلاقة المزعومة بين الحج والتجارة. فقد وجد رابطة قوية بين الحج من الهند، وبخاصة من جوچارات، وبين التجارة. وفي مبحث سابق ادعى أن أرباحاً عظيمة تصل إلى 50% يمكن أن تتحصّل من تجارة جوچارات إلى البحر الأحمر: «لو كان الحج حجاً يسيراً»، وأضاف في حاشية قائلاً: «من الممكن أن تباع ثلثا صادرات جوچارات إلى البحر الأحمر في مكة»[1]. وفي المكان نفسه، وبطريقة تذكرنا ببرودل Broadel، يبدو وكأنه يخلط بين جدة ومكة. فهو يدّعي أن منطقة الجذب الأساسية بالنسبة لأهل جوچارات سوق الحج السنوي في مكة حيث يأتي التجار من مدن الإمبراطورية العثمانية المتباعدة ليشتروا القهوة والمنسوجات.

ثم يتحدث عن «فشل الحج» ويعني سوقاً فقيراً للبضائع الهندية في الحجاز. ثم يصف التجار المسلمين الذين يأتون كل عام إلى جدة مع قوافل الحج[2].

(1) Ashin Das Gupta, «Gujarati Merchants and the Red Sea Trade, 17001725», in B.B. Kling and M.N. Pearson, eds., The Age of Partnership, Honolulu, 1979, p. 124 and f.n. 24.

(2) Ibid., pp. 123,136, and cf. 137.

وبالمثل فإن «منسوجات جوچارات إلى البحر الأحمر كانت تباع معظمها في السوق السنوي بمكة. . .» وقد ذكر سابقاً أن تجارة مُخا اعتمدت على سوق جدة، أي سوق الحج. وقد أتت قوافل الحج القادمة إلى الحجاز عبر القاهرة بالأموال للتجار اليمنيين الذين يتاجرون في القهوة، وللتجار الجوچاراتيين الذين يبيعون الأقمشة. لقد كانت شبكة تجارية معقّدة ودقيقة تصل إلى مكة عبر مدن كثيرة من غرب آسيا وشمال أفريقيا[1]. وفي مكان آخر من موسوعة كمبردج عن التاريخ الاقتصادي للهند كتب يقول: «استمر السوق الدولي للحج يمثل مكان الجذب الأساسي للتجارة في المحيط الهندي»[2] وكذلك «لقد شجّع السلام الإسلامي (Islamic Peace) في القرنين السادس والسابع عشر على تطور رخاء جديد للسوق السنوي في مكة»[3].

وفي مناسبات أخرى يربط داس جوبتا بين الحج والمواسم، وربما أدى به هذا إلى وقفة كمؤرخ بحري: فقد أشار إلى جوچارات حيث قام النسّاجون Weavers بعملهم الأساسي خلال موسم المطر، ثم يحصلون على طلباتهم بعد ذلك عندما تعود السفن إلى جوچارات من أعالي البحار. «إن توقع حج جيد يؤدي إلى حركة شراء شديدة في الشهور من سبتمبر إلى يناير[4]. ولنا أن نلاحظ في التقرير الوافي التالي كيفية ارتباط الحج بالمواسم حيث يشير إلى أن السفر والتجارة ارتبطا بالرياح والأمطار الموسمية، ثم يقول:

«كان الاعتبار الرئيسي في أي موسم في سورات هو سوق الحج حيث ارتبط جزء رئيسي من حركة السفر في المدينة بمجرى البحر الأحمر. فقد حملوا

(1) Ibid., pp. 135 - 6.

(2) Ashin Das Gupta, «Indian Merchants and the Trade in the Indian Ocean», Cambridge Economic History of India, vol. I, Cambridge, 1982, p. 430.

(3) Ibid., p. 426.

(4) Ibid., p.424.

منسوجاتهم إلى ميناء مُخا الذي كان يمثل مركز التجارة الرئيسي إلى البحر الأحمر في ذلك الوقت. وقد تُبحر بعض السفن متجاوزة مُخا متجهة إلى جدة أعالي الساحل. وكان ذلك بسبب قرب جدة من مكة. وعلى هذا فقد اتجهت المنسوجات (الأقمشة) الهندية المحمولة إلى البحرالأحمر إلى نوعين مختلفين من الأسواق. السوق الأول: سوق محلي يحتوي على احتياجات اليمن، والحجاز، والشاطئ الأفريقي للبحر الأحمر، وشاطئ حضرموت. والأكثر أهمية من هذا السوق المحلي سوق مكة، والذي يعمل في كل عام مع تجمع الحجاج في مكة القادمين من كل بلدان الإمبرطورية العثمانية، ومن بلدان العالم الإسلامي. وقد كان هذا هو المطلب المهم بالنسبة لسورات، والذي وُصف في الوثائق بمطلب التجار الأتراك. إن موسم حج فقير، أو حتى مجرد توقع ذلك، يؤدي إلى خلق حالة كساد شديدة من جدة إلى أقصى نقطة داخل أراضي سورات»[1].

وقد كتب داس جوبتا حديثاً، وبشيء من الحذر، أنّ «الحج السنوي ساعد على نمو أكبر سوق لتجارة المحيط الهندي». لقد جذب الحج الإسلامي، الذي لا يزال يحتاج إلى دراسة مناسبة، شبكة الأعمال الإسلامية في المحيط الهندي، وربطها بالعالم غير الإسلامي إلى أقصى الغرب[2].

قدم داس جوبتا هذه الحجة بشكل مقنع ومؤثر. لذلك اقتبست منه هذا الاقتباس الطويل. وكما أشرت من قبل فهناك مشكلة آنية مرتبطة بالمواسم والتقاويم. وقد تمّ توضيح النقطة الرئيسية بشكل كاف. فالحج، كما أشرنا، يقام في الشهر الإسلامي «ذو الحجة»، وفي أيام محددة، وفي شهر محدد. وهذا الوقت المحدد هو حسب التقويم الإسلامي المعتمد على القمر، وليس

(1) Ashin Das Gupta, Indian Merchants and the Decline ofSurat, c. 17001750, Wiesbaden, 1979, pp. 68 - 9.

(2) Ashin Das Gupta, «Introduction II: The Story», in Ashin Das Gupta and M.N. Pearson, eds., India and the Indian Ocean, 1500 - 1800, Calcutta, 1987, pp. 25,27.

على الشمس. ونتيجة لهذا، فإن السنة الإسلامية القمرية أقصر من السنة المسيحية الشمسية بعشرة أيام أو أحد عشر يوماً. وعلى الرغم من أن بعض المؤلفين المحدثين يجدون بعض المشقّة في هذا، فقد تم الاعتراف به من جانب بيرارد اللافالي Pyrard of Laval إلى حد كبير في العقد الأول من القرن السابع عشر[1]. وبينما فشل في إدراك الدلالات الكاملة للقمري في مقابل الشمسي، قال: «في شهر ديسمبر، مع القمر الجديد، يمارسون صوماً يسمى بالعربية رمضان. . . أقول حوالى شهر ديسمبر، لأنني لا أستطيع بالتحديد أن أعيّن الوقت، لأن شهرهم قمري وسنتهم قمرية، وليسا محدّدين تحديداً دقيقاً مثل شهورنا وسنتنا[2]. وفي الخمسينيات من القرن الثامن عشر، أصاب أحد الكتّاب الفرنسيين في هذا حيث أشار إلى أن «الأعياد الإسلامية أعياد متحركة، وتأتي مرة كل ثلاث وثلاثين سنة في الموسم نفسه، ونفس الشهر لأن التقويم الإسلامي تقويم قمري، ويتقدم أحد عشر يوماً في كل عام»[3]. أما الأعياد المسيحية المحددة فتمارس في الوقت نفسه من كل عام، وفي نفس الموسم باستثناء عيد الفصح (Easter) المحكوم زمنه بالقمر إلى حدّ ما، ولهذا فوقته متحرك. أما الأعياد الإسلامية فهي تتحرك عبر المواسم. حتى أن الحج من الممكن أن يقع في أشد المواسم حرارة ثم يتحرك ببطء عشرة أيام، أو أحد عشر يوماً كل عام متحركاً نحو طقس أبرد.

لقد اتضح الكثير. والنقطة الثانية هي أن تجارة البحر في ذلك الوقت

(1) It was disturbing to read in Professor Wink's recent book on Islam that the hajj «usually coincided with the south - west mon - soon». Andre Wink, Al - Hind: The Making of the Indo - Islamic World Vol. I, Early Medieval India and the Expansion of Islam, 7th - llth Centuries (Leiden, 1990), p. 33

(2) The Voyage of Francois Pyrard of Laual to the East Indies, the Maldives, the Moluccas and Brazil, trans. and ed. Albert Gray, London, Hakluyt, 1887 - 90,2 vols, I, p. 134.

(3) Julien Claude Galland, Recueil des rites et ceremonies dupeleri - nage de la Mecque; auquel on a joint divers ecrits relatifs a la religion, aux sciences et aux moeurs des Turcs, Amsterdam, 1754, p. 25, f.n.

اعتمدت تماماً على الريح الموسمية التي تقوم بشكل حاسم وواضح على تقويم شمسي لا قمري. ونحن هنا نضع هذه النقطة، ثم نبحث عن مضامينها. وقد أشار بونسيت Pencet في أواخر القرن السابع عشر إلى أن تجار إثيوبيا كانت لهم تجارة عظيمة داخل البحر الأحمر وخارجه. وأن هذه التجارة تحكمت فيها الرياح الموسمية[1].

وفي عام 1541 أبحر أسطول برتغالي للإغارة بهدف السلب والنهب في البحر الأحمر عائداً إلى الهند في العاشر من شهر يوليو. وقد رفض الكابتن العنيد أن يستمع إلى نصيحة البحارة المسلمين الذين بحكم تجربتهم عبر القرون أخبروه أنه بالرحيل في هذا الوقت لن يصادف أي متاعب في الدخول إلى البحر الأحمر، ولكن بمجرد دخوله بحر العرب يجب توقّع طقس رديء يمنع أي سفينة من الإبحار. وقد اتضحت صحة هذه النّصيحة فيما بعد[2]. وكتب رحالة إنجليزي في عام 1780 عن الحج وأشار إلى أنه «مع غلبة الرياح المختلفة على الاتجاهات المختلفة للمدار الاستوائي في البحر الأحمر تصل السفن إلى جدة من نقاط عكسية في نفس الموسم من العام. فالسفن المقبلة من السويس في هذا الوقت المذكور (من نوفمبر إلى يناير) تستفيد من الرياح الشمالية الغربية، بينما تستعين السفن المقبلة من الهند والعربية السعيدة بالرياح الجنوبية الغربية المعتادة (الرياح الموسمية). ويبقى الحجاج في جدة الوقت الكافي لكي يستفيدوا من رياح الخماسين (وفقاً لكابر Capper هذه كلمة عربية تعني «خمسون») وهي طول فترة هبوب هذه الرياح، والتي تهب من الجنوب من نهاية مارس حتى منتصف مايو، وتوصلهم في أقل من شهر عائدين إلى

(1) William Foster, ed., The Red Sea and Adjacent Countries at the Close of the Seventeenth Century, London, Hakluyt, 1949, p. 107.

(2) Elaine Sanceau, «Uma Narrativa da Expedicao Portuguesa de 1541 ao Mar Roxo», Studia, IX, 1962, pp. 199 - 234 [letter of D. Manuel de Lima to King, Goa, 18 Nov 1541]. The account is from pp. 226 - 7.

السويس. أما السفن الهندية فيجب أن تغادر جدة حتى تكون خارج مضيق باب المندب قبل نهاية أغسطس»[1]. وبعد عامين أكد رحالة إنجليزي في ما يتعلق بالرحلة من جدة إلى السويس حيث يجب مغادرة جدة قبل نهاية مايو، وإلا تتوقف الرحلة بسبب الرياح الرأسية[2]. وحتى يومنا هذا تعمل الرياح الموسمية عنصراً حاسماً بالنسبة للملاحين التقليديين داخل البحر الأحمر، كما يشير إلى ذلك تقرير حديث عن الطريق البحرية وعن الرياح والإبحار[3].

ويتّضح الموقف أكثر في المحيط الهندي، وفي بحر العرب. لقد وصفت السيدة بوشون Bouchon كيفية توقيت التجارة العظيمة بين كلكتا والبحر الأحمر في القرن الخامس عشر. فقد اعتادت السفن على مغادرة كلكتا في شهر يناير، بينما تصل السفن من البحر الأحمر إلى هناك بين شهري أغسطس ونوفمبر[4]. وقد وصف البرتغاليون الأهمية العسكرية لهذا الأمر على شاطئ مالابار. فالشاطئ الغربي للهند، في ذلك الوقت والآن، ليس صالحاً للملاحة فيه للسفن المبحرة بين شهري يونيو وسبتمبر. وفي الثلاثينيات من القرن السادس عشر اهتم البرتغاليون بالطريقة التي يمكن بها للسفن الإبحار من ميناء كلكتا المعادي قبل هذا التوقيت، أو بعده مباشرة، قبل أن تصل أساطيلهم المحاصرة. وكان الحل هو بناء قلعة بالقرب من كلكتا وبهذا يستطيعون القيام بالحراسة والمراقبة حتى نهاية مايو قبل أن تصبح الملاحة مستحيلة، ثم يعاودون الحصار في وقت مبكر

(1) Colonel James Capper, Observations on the Passage to India through Egypt and across the Great Desert..., 2nd ed., London, 1784, p. vi.

(2) Henry Rooke, Travels to the Coast of Arabia Felix and from thence by the Red - Sea and Egypt to Europe, London, 1783, p. 63.

(3) M. Lesourd, «Notes sur les Nawakid, Navigateurs de la Mer Rouge», Bulletin de l'Institut Francais d'Afrique Noire, Serie B, Dakar, vol. XX, 1960, pp. 346 - 355, especially pp. 349 - 50.

(4) G. Bouchon, «Un microcosme: Calicut au 16e siecle», in Denys Lombard and Jean Aubin, eds, Marchands et hommes d'affairs asiatiques dans l'Ocean Indien et la Mer de Chine 13 - 20 siecles, Paris, 1988, p. 53.

من سبتمبر بمجرد ما يصبح الإبحار ممكناً مرة ثانية مع ضعف الرياح الجنوبية الغربية الموسمية[1].

أما بالنسبة لجوجارات، فقد أشار تيري كيف أن السفينة الكبيرة المتجهة من سورات إلى مُخا تبدأ رحلتها حوالي العشرين من شهر مارس، وتنتهي الرحلة مع نهاية سبتمبر التالي. والرحلة قصيرة، ويمكن القيام بها في شهرين بسهولة. لكن في موسم المطر الطويل، وقبله أو بعده بقليل، تصبح الرياح شديـدة، ولا يمكن الإبحار داخل البحار الهندية من دون توقع الخطر العظيم[2]. وقد أكد مندلسلو Mandelslo هذا في تقرير عن التجارة من سورات إلى عدن ومكة حيث يقول: «إنهم أحياناً يحملون ما يزيد على ألف شخص معاً ذاهبين في معظمهم إلى الحج في مكة، وعند عودتهم يمكن أن يضافوا إلى عدد حجاجهم أو أوليائهم. ويبدأون الإبحار مع بداية شهر مارس، ويعودون في سبتمبر، وذلك لأن العواصف التي تسود من يونيو حتى ذلك الوقت على الشواطئ تجعلهم يقضون ستة أشهر في رحلة يمكن القيام بها بشهرين»[3]. وقد ذكر بالداوس Baldaeus أن سفن سورات تبحر في مارس وأبريل إلى البحر الأحمر، وتعود في سبتمبر أو أكتوبر. وهي نادراً ما تقضي أكثر من خمسة وعشرين يوماً في عبورها»[4]. وقد عرف أوفنجتون Ovengton كل هذا. «فسفن سورات التي تبحر إلى البحر الأحمر تغادر عادة حوالى

(1) Femao Lopes de Castanheda, Historia do descobrimento e con - quista d India pelos Portugueses, 3rd. ed., Cofmbra, 1924 - 33, 9 vols, VIII, p. xiii.

(2) William Foster, ed., Early Travels in India, Delhi, 1968, pp. 301 - 2.

(3) Mandelslo in Adam Olearius, The Voyages & travels of the ambassadors sent by Frederick duke of Holstein to the great Duke of Muscovy, and the King of Persia. Began in the year MDCXXXIII and finish'd in MDCXXXIX . . . , trans. John Davies, London, 1662, p. 87. For an exact plagiarism of this account, admittedly in a compilation, see John Ogilby, Asia, the first part, Being an accurate description of Persia, and the several provinces thereof. The vast empire of the Great Mogol, and other parts of India . . . , [collected and translated from most authentic authors], London, 1673, p. 223.

(4) Philip Baldaeus, A True and Exact Description of the Most Celebrated East - Indian Coasts ofMalabar and Coromandel as also of the Isle of Ceylon . . . , in Churchill, A Collection of Voyages and Travels, 3rd ed., vol. Ill, London, 1745, pp. 510 - 793. This account is from p. 520.

مارس وتصل إلى مُخا مع نهاية أبريل، أو قبل العشرين من مايو، وفي ذلك الوقت تختلف الرياح، وتمنع أي سفن أخرى من دخول البحر في ذلك العام»[1].

وقد أشار تاجر هولندي إلى أن «السفن الهندية تحضر الكثيرين من الحجاج إلى مُخا، وتأتي هذه السفن في كل عام في شهر أبريل ونصف مارس، وتغادر عائدة في موسم الرياح الموسمية التالية في أغسطس»[2]. وكان هناك موسم بديل لسورات لأن السفن تستطيع أن تغادر في وقت متأخر من العام كما فعل القزويني في عام 1676[3].

وبالنسبة لديو Diu كانت المواسم شديدة حقاً. فمن بداية سبتمبر تختلف الرياح، ويصبح هذا وقتاً ملائماً للذهاب والعودة من ديو. وتبدأ الرياح الشرقية من نوفمبر خلال الفترة من منتصف الليل وحتى منتصف النهار. وبالنسبة للإثنتي عشرة ساعة الأخرى تكون الرياح السائدة من البحر من الجنوب الغربي إلى الشمال الغربي. وفي فبراير ومارس، وحتى مايو تصبح الرياح السابقة الشرقية شمالية وشمالية شرقية. وفي أوقات ما بعد الظهر تصبح شمالية غربية، ولهذا فالسفن الكبيرة لا تستطيع الاقتراب من ديو من الجنوب. وفي نهاية مايو يبدأ الشتاء. وفي بدايته تصل بعض السفن إلى ديو من الشمال مع بعض المخاطرة. أما عن رحلة البحر الأحمر فالسفن تغادر ديو في نوفمبر أو ديسمبر، وبعضها يعود في مايو. ولكن الغالبية تعود في بداية سبتمبر[4]. ومن جولكوندا

(1) John Ovington, A Voyage to Surat in the Year 1689, ed. H.G. Rawlinson, London, 1929, p. 261.

(2) C.F. Beckingham, Between Islam and Christendom. Travellers, Facts and Legends in the Middle Ages and the Renaissance, London, 1983, «Dutch Travellers», pp. 79 - 81.

(3) Mulla Safi - ud din Qazwini, «Anis - ul hujjaj, «trans. A. Jan Qaisar and Z. Islam, 71 pp. typescript, [Qazvini], pp. 55 - 6.

(4) Pedro Barreto de Rezende, «Descripcoens das cidades e fort - alezas da India Oriental», 2 vols, Biblioteca da Academia das Sciencias, Lisbon, Mss. Azuis, pp. 267 - 8,1, ff. 60 - 60v; 67.

(5) W.H. Moreland, ed., Relations of Golconda in the Early Seventeenth Century, London, Hakluyt, 1931, pp. 37, 61.

إلى مُخا تبحر السفن في يناير، وتعود في سبتمبر، أو أكتوبر التالي[1]. وقد عبّر كاتب عربي ببلاغة عن هذا الشأن حيث كتب يقول: «إن من يغادر الهند في اليوم المائة (الثاني من مارس) هو على صواب، والذي يغادر الهند في اليوم المائة وعشرة ستكون الأمور معه جيدة. أما الذي يغادر في اليوم المائة والعشرين فهو يمدّ حدود إمكانية السفر، والذي يغادر في اليوم المائة والثلاثين فهو غير خبير، ومقامر أحمق»[2]. والنقطة التي نسعى إليها من خلال هذه الأدلة الكثيرة هي توضيح أن كل شخص، سواء كان أوروبياً أو آسيوياً، في غرب الهند في عصرنا كان يعرف كل شيء عن مواسم الرياح الموسمية وما يكتنف ذلك من أمور. وللأسف إن بعض المؤلفين المحدثين لم يستفد من هذه الحكمة القديمة.

إن مشكلة الكتابة عن سوق الحج قد اتضحت الآن. وفي الحقيقة إن قوافل الحج البريّة لم تصادف هذه المشكلة، ولذلك كانت تستطيع أن تغادر كما فعلوا في الوقت الصحيح للوصول إلى مكة وفي وقت مبكر من شهر ذي الحجة، ويتحكّمون في تحركاتهم من خلال التقويم القمري وليس الشمسي. وقد وضّحنا في الفصل الأخير أن هناك تجارة قليلة قامت بها قوافل الحجاج هذه. أما بالنسبة للتجارة والسفر عن طريق البحر فقد كانت هناك إشكالية غير قابلة للحل. فالوصول إلى جدة أو مُخا كان محكوماً بتقويم، والحج محكوم بتقويم آخر. وهكذا فبالنسبة للأسواق الهندية، مثلاً جوجارات، وللتحكم فيها عن طريق الحج نحن مطالبون بالاعتقاد بأن على التجّار أن يُحَمِّلوا بضائعهم، ويَحْملوها إلى البحر الأحمر، ويصلوا في وقت يقرّره تقويم شمسي، ثم ينتظرون الوقت المناسب حسب التقويم القمري للذهاب إلى مكة للّحاق بما

(1) G.R. Tibbetts, Arab Navigation in the Indian Ocean before the Coming of the Portuguese, London, 1971, p. 231, and cf. p. 375 for a gloss by Tibbetts on the dictatorship of the monsoons.

يسمّى «سوق الحج». فالفكرة ذاتها فكرة سخيفة، فهي تعني أن هؤلاء التجار يجلسون في جدة لمدة أحد عشر شهراً، أو أكثر، منتظرين وقت الحج، وعندئذ فقط ينطلقون إلى مكة ببضائعهم.

وكما سنرى فإن معظم تجارة البحر الأحمر ركّزت على جدة، وتحكّمت فيها الرياح الموسمية، وعلى الرغم من ذلك، فإن البضائع لو كانت تقصد السوق الكبير في مكة خلال وقت الحج، فهذا الوضع من الممكن أن يكون مناسباً. ويشير تقرير هولندي غير مباشر، ويعتمد على تقارير لفرنسيين وإنجليز تواجدوا في جدة، إلى أن الأرباح في جدة اعتمدت أساساً على رحلة ناجحة لأن السفن لو وصلت بعد فترة الحج لكان على البضاعة أن تنتظر هناك لمدة عام كامل. وهذا يعني أن الناقل يعاني من رحلة فاشلة مثلما حدث للفرنسي في العام الأخير (عام 1736)[1]. والشرط الثاني الذي نقترحه هو أن التجار من المحيط الهندي القادمين إلى البحر الأحمر يمكن أن يوفروا لأنفسهم وكلاء دائمين مقيمين في جدة يستطيعون أن يحتفظوا بالبضاعة إلى حين ارتفاع السعر بالسوق. وقد حدث هذا بالطبع في هذه الفترة في كل منطقة تجارة المحيط الهندي وذلك من أجل تجنب ديكتاتورية الرياح الموسمية.

ولسوء الحظ أننا لا نملك دليلاً مباشراً على أن هذا قد حدث بالفعل في جدة[2]. ويجب أن نفترض أن التجارة في جدة تم تنظيمها تنظيماً جيداً، وتم التحكّم في أوقاتها من خلال مواسم الإبحار التي فرضت زمن وصول ومغادرة السفن من وإلى هذا الميناء.

(1) Willem Floor, «A Report of the Trade of Jedda in the 1730s», Moyen Orient & Ocean Indien, V, 1988, p. 173. We should stress that this is an example of trade destined for Mecca, not Jiddah.

(2) Floor's account mentions «pedlars and retailers» in Jiddah who dealt with European merchants. These are of course not agents, and in any case his account is not based on first hand experience, and at times is internally contradictory: cf. p. 165.

ولم يكن لدى حجاج البحر خيار، فهم محكومون بمواسم الإبحار هذه. ويمكنهم قضاء الوقت في السفر داخل الحجاز، وبزيارة المدينة المنورة، أو بقضاء الوقت في أداء العمرات، أو الدراسة، أو بالفرجة على الأماكن المقدسة العديدة التي أشرنا إليها في بداية الفصل الثاني. وقد علّق بيرارد على مركزية العيد في العاشر من ذي الحجة عندما كتب قائلاً: «وأحياناً عندما يصلون متأخرين للغاية، وقد انتهى كل شيء، كان عليهم الانتظار للعيد القادم بعد عشرة شهور، أو أحد عشر شهراً»[1].

ولم يتغيّر هذا الوضع إلا في القرن التاسع عشر كما أشار كزافييه دي بلانهول بدقة: «إن السفر بالسفن البخارية سهّل الحج بالنسبة للهنود الذين اضطر الكثيرون منهم في الماضي خلال عصر السفن البحرية (الشراعية) إلى الانتظار في المدينة، أو مكة حتى قدوم رياح الصيف الموسمية كي يعودوا إلى بلادهم»[2]. لكن كان لدى التجار خيار القيام بمعظم تجارتهم في موانئ البحر الأحمر، جدة ومُخا، في أوقات يفرضها تقويم الرياح الموسمية الشمسي، والذي لا علاقة له بتوقيت الحج القمري. وكمثال معاصر دقيق لهذا، أراد ملاحون مسلمون على سفينة إنجليزية في جدة في يونيو 1727 أن ينتظروا لأداء الحج. وفي هذا العام كان وقت الحج وشيكاً لأن العشرين من يوليو 1727 كان يوافق بداية ذي الحجة. وللأسف فقد كان تأجيل المغادرة إلى بحر العرب لمدة ستة أسابيع أمراً فيه مخاطرة، وذلك بسبب تحكم الرياح الموسمية، ولذلك فقد رفض هذا الطلب[3].

وما فعلته حتى الآن هو وصف المشاكل التي أثّرت على السفن المبحرة

(1) Pyrard, I, p. 143.

(2) Xavier de Planhol, The World of Islam, Ithaca, 1959, p. 72.

(3) John Fullerton, «Commonplace Book», MS, English, c. 1727 [Bell Library, University of Minnesota, 1727 f Fu] Includes Memorandum of 1727, and Daily Journal, Jiddah, Tuesday July 23, 1728, of EIC people there. This account is from the Daily Journal, dated 23 July, 1728.

في تلك الفترة الحديثة المبكرة بشيء من التفصيل. ويُعدّ هذا دعماً سلبياً لرأيي بأن هناك سوقين كبيرين في الحجاز في ذلك الوقت: أحدهما للتبادل التجاري الروتيني في جدة، أو في غيرها من موانئ البحر الأحمر، وسوق آخر غير تقليدي في مكة. ولحسن الحظ، تتوفر لدينا مادة علمية ضخمة توضح لنا عن أنه كانت هناك حقاً تجارة أساسية قوية في هذه الموانئ على البحر الأحمر، وبخاصة في جدة. والأهم من هذا، أننا نستطيع أن نوضح أن هذه التجارة لا علاقة لها بأمر الحج إلى مكة وسوق مكة المرتبط بهذه المناسبة الدينية. وسنعطي في البداية الأدلة التي تشير إلى أهمية موانئ البحر الأحمر العظيمة.

لأوّل وهلة، يبدو واضحاً أنه كان على السفن المحمّلة بالبضائع الآسيوية، وبخاصة الهندية، والمتجهة إلى البحر المتوسط، والشرق الأوسط.. عليها أن تبحر مباشرة من بحر العرب إلى البحر الأحمر مروراً بعدن، ثم تتقدم صاعدة نحو السويس. وهنا يمكن نقل البضائع عن طريق البرّ إلى القاهرة، وإلى الإسكندرية والبحر المتوسط، أو إلى دمشق في سوريا، وإلى تركيا. لكن هناك ثلاث مشكلات. المشكلة الأولى الاعتراض السياسي. فتحت سيادة العثمانيين استمر شرفاء مكة Sherifs يمارسون نفوذهم. كذلك استمروا يمارسون احتكاراً فعلياً للتجارة إلى الشمال من جدة وحتى السويس، وذلك في اتفاق مع مجموعة من تجار القاهرة. وكان النظام العام يقوم على تفريغ حمولة السفن الهندية إما في مُخا، أو الأكثر احتمالاً في جدة، حيث تنقل هذه البضائع، إما على سفن مصرية تقوم بالرحلة إلى السويس، أو في قوافل الجمال، كما ذكرنا في الفصل السادس[1]. ولا نعتقد أن هذا الاحتكار للتجارة المارة بجدة كان احتكاراً شديداً

(1) Ashin Das Gupta, «Introduction II: The Story», in Das Gupta and Pearson, eds., India and the Indian Ocean, p. 34; Das Gupta, Indian Merchants and the Decline ofSurat, p. 70.

(2) Gaspar Correa, Lendas de India, Cofmbra, 1921 - 31, Lisbon, 1969, 4 vols., W, p. 237.

كما أراد داس جوبتا أن يقنعنا، لأن لدينا تقريراً من أربعينيات القرن السادس عشر عن سفن جوجاراتية معها تصريح من البرتغاليين يمكّنها من الإبحار إلى السويس[1]. ومع ذلك فقد أسهم هذا العامل السياسي بلا شك في أن يجعل من جدة سوقاً عظيماً، ومركزاً كبيراً لنقل التجارة.

أما العامل الثاني الأساسي الذي أثّر سلباً على أي مرور مباشر إلى السويس فيتمثل في حقيقة أنه في الوقت الذي أكد فيه المؤرخون على التجارة بين آسيا وأوروبا فإن كثيراً من تجارة آسيا تمت مع الشرق الأوسط لا في أوروبا. فقد اتجه معظم هذه التجارة داخل البلاد من جدة، أو من مُخا ذاهبة إلى الشمال بمحاذاة الساحل إلى فلسطين، وسوريا، وتركيا.

أما المشكلة المهمة فقد تمثّلت في صعوبة الملاحة في البحر الأحمر. وقد أشرنا من قبل كيف أن الرياح الموسمية عملت كغطاء ضيّق مقيّد. لكن بخلاف هذا كان البحر الأحمر عموماً يمثل مخاطرة سيئة. فقد تحولت الرحلة الروتينية نسبياً من مُخا إلى جدة إلى رُعب بالنسبة لهنري روك Henry Rocke في عام 1782. إذ تستغرق الرحلة عادة من ثمانية إلى عشرة أيام، لكن عبوره بمركب محلي استغرق ثمانية وعشرين يوماً[2]. وكان المرور إلى الشمال من جدة أسوأ بكثير لأنه كان مليئاً بالمياه الضحلة والسلاسل الصخرية. وهكذا لم تكن السفن الكبيرة القادمة من بحر العرب قادرة على الإبحار بأمان إلى جدة، وكان لا بد من القيام من نقل بضاعتها إلى سفن محلية صغيرة يمكنها أن تمر بأمان. وفي بعض الأحيان، تُحمل البضاعة براً بواسطة القوافل من جدة إلى السويس، أو صعوداً إلى دمشق.

وقد وضّح تقرير عربي من القرن التاسع المخاطر. «فالسفن المقبلة من ميناء سيراف (Siraf) على الخليج العربي/الفارسي تصل إلى جدة حيث تبقى لأن

(1) Henry Rooke, Travels to the Coast of Arabia Felix, pp. 51 - 5.

بضاعتها تنقل إلى القاهرة بواسطة سفن القلزم (Kolzum) الخبراء بالملاحة في البحر الأحمر والتي لا يستطيع هؤلاء القادمون من سيراف تجربتها بسبب الخطر العظيم، ولامتلاء هذا البحر بالصخور عند حافة المياه. ولأنه لا ملوك على كل الساحل، بل نادراً ما يوجد مكان مأهول بالسكان، وأخيراً بسبب أن السفن يجب أن ترسو في كل ليلة في مكان آمن خوفاً من الاصطدام بالصخور، فهي تبحر نهاراً فقط، وبالليل يتم رسوّها بالهلب. وعلاوة على هذا يتعرض هذا البحر لضباب كثيف جداً، ولرياح عاصفة عنيفة، ولذلك فلا أحد يوصي بالمرور به سواء من الداخل أو من الخارج»[1].

وبعد ألف عام، توضح تقارير من القرن التاسع عشر بواسطة بيرتون، وعلي بك، مخاطر الملاحة في أعالي البحر الأحمر[2]. وقد صادف هنري روك، الذي مر برحلة سيّئة من مخا إلى جدة، وقتاً أشد سوءاً ذاهباً من هناك إلى السويس. فقد سافر على مركب مليء بالحجاج، وترك لنا وصفاً يومياً عن رحلته الخطيرة التي استمرت ستة أسابيع[3].

ويصف تقرير دانيال في عام 1700 المخاطر بشكل مماثل، وعن رحلة من السويس إلى ينبع، ميناء المدينة، حيث تربط سفينته بالهلب كل ليلة لتجنب الصخور والمياه الضّحلة، وقد استغرقت هذه الرحلة القصيرة من الثاني عشر من

(1) Abu Zaid Hasan ibn Yazid, Ancient Accounts of India and China by Two Mohammedan Travellers who went to those Parts in the 9th Century; translated from the Arabic by the late Learned Eusebius Renaudot, London, 1733, p. 93.

(2) G.R. Tibbetts, «Arab Navigation in the Red Sea», Geographical Journal, vol. 127,1961, pp. 322 - 34. See Syed Sulaiman Nadvi, The Arab Navigation, trans from Urdu by Syed Sabahuddin Abdur Rahman, Lahore, 1966 for an old but useful account of Arab navigation, and for other accounts of the hazards of Red Sea navigation see Albert Kammerer, La Mer Rouge, L'Abyssinie et L'Arabie depuis L'Antiquite. Essai d'historique (Memoires de la Societe royale de Geographic d'Egypte, tomes XV - XVI), 2 vols in 5 parts, Cairo, 1929 - 35, I, pp. 67 - 8; and John Ovington, A Voyage to Swat, p. 275.

(3) Rooke, pp. 61 - 74.

(4) William Foster, ed., The Red Sea, pp. 64 - 70.

يوليو إلى العاشر من أغسطس، ووصل إلى جدة في التاسع والعشرين من أغسطس، وقد احتوت الصعوبات التي مرّت بها السفينة على الأعطال، ورشوة الحكام المحليين للسواحل، والمخاطر الحقيقية للرحلة[1]. وفي عام 1777 حصلت رحلة أقصر تبلغ أقل من خمسمائة كيلو متر من ينبع إلى القصير من العاشر من يونيو إلى التاسع من يوليو، وكان عليها إيبس إرون[2] وقد وصلنا أحد التقارير الأكثر حيوية من توم بيريس Tome Pires في أوائل القرن السادس عشر: في البحر الأحمر شواطئ من الصعب الإبحار فيها والرجال لا يبحرون إلا نهاراً، ويمكنهم دائماً ربط السفن بالهلب. وأفضل طرق الإبحار من المدخل إلى المضيق حتى كمران Kamaran، والجزء الأسوأ من كمران إلى جدة، والأكثر سوءاً المنطقة من جدة إلى الطور. أما من الطور إلى السويس فهو طريق للقوارب الصغيرة التي لا تبحر إلا بالنهار، لأنه طريق قذر وسيئ»[3].

ومنذ سنوات أعطانا فريدريك لين وصفاً جيداً لطرق التجارة في فترتنا. فالتوابل كانت مطلوبة في أوروبا والشرق الأوسط، وكان الفلفل الأقرب إلى أن يكوّن معظم تجارة التوابل. أما التوابل المستخرجة من قشرة جوزة الطيب الداخلية، وجوزة الطيب، وكبش القرنفل، والزنجبيل والقرفة فهي توابل مهمة أيضاً. وكان الإيطاليون هم الوسطاء لهذه التجارة بمجرد وصول البضائع إلى البحر المتوسط. وكانت التوابل ثمينة بالوزن وليست مجرد رائعة أو ضئيلة كما أخبرنا جيبون Gibbon، وطرقها كانت تحددها المكوس، وتكاليف الحماية، والأوضاع الاجتماعية، ويضاف إلى هذا المخاطر الجغرافية، وكذلك المزايا

(1) Eyies Irwin, A Series of Adventures in the Course of a Voyage up the Red Sea ... in the Year MDCCLXXVII, London, 1780, pp. 69 - 117.

(2) Tome Pires, The Suma Oriental of Tome Pires, ed. A. Cortesao, London, Hakluyt, 1944, 2 vols., I, p. 9.

مثل مشاكل الملاحة، ووجود الواحات التي تخدم قوافل الجمال. وكانت السفن المحمّلة بالتوابل تدخل البحر الأحمر، وتتوقف في جدة حيث تقسم البضاعة بسبب مشاكل الملاحة في المناطق إلى الشمال من جدة. فتُحمل بعض التوابل على الجمال، وتنقل إلى الساحل الشرقي للبحر الأحمر، ومن هناك إلى دمشق، وإلى شرقي البحر المتوسط. وبعضها الآخر يتّجه بحراً إلى السويس، ومنها إلى القاهرة والإسكندرية، وتتجه بعض البضائع الأخرى على هذا الطريق عن طريق البحر حتى القصير في الغرب، وإلى الشمال قليلاً من المدينة. وكان ميناء ينبع، وهو الأقرب إلى المدينة، مهماً. فمن هناك ترسل البضائع براً إلى نهر النيل، وإلى القاهرة، ومنها إلى الإسكندرية حيث يتولى البنادقة الأمر[1].

وفي بعض الأوقات يشار إلى أهمية بعض الموانئ المختلفة في البحر الأحمر، فابن جبير، في أواخر القرن الثاني عشر، يصف قافلة كبيرة تحمل، في الغالب، الفلفل تغادر عيذاب على الشاطئ المواجه لجدة، وإلى الشمال الغربي منها، وتتجه براً متجهة مع النيل إلى القاهرة والإسكندرية[2]. وقد تأثر ميناء ينبع في أواخر القرن الخامس عشر بالنزاعات السياسية بين الأشراف (الحكام المحليين) (Sharifs) والمماليك. وفي أوائل القرن السادس عشر أدى وجود البرتغاليين إلى أوضاع مغايرة.

فقد كانت أنشطتهم تعني أن عدن أصبحت ميناءً مهماً ومرفأ تتوقف فيه السفن لفترة قصيرة. وقبل هذا، كان التجار يتجهون مباشرة من جدة إلى بحر العرب حيث يُعد ميناء كلكتا أول مرفأ تتوقف فيه السفن لفترة. وبمجرد أن بدأ البرتغاليون يغلقون البحر الأحمر اضطرت السفن الإسلامية إلى الإبحار ببطء

(1) F.C. Lane, Venice and History, Baltimore, 1966, pp. 70 - 2.

(2) Muhammad ibn Ahmad ibn Jubair, The Travels of Ibn Jubayr (11831185 AC), trans. R.J.C. Broadhurst, London, 1952, pp. 61, 63.

وبحذر حيث تتوقف في عدن لمعرفة الأخبار عن أسطول البرتغاليين، وأحياناً يقومون ببعض التجارة في عدن. وقد أصبح هذا الميناء مركزاً مهماً لنقل البضائع حيث تواجد تجار جدة لتبادل البضائع مع تجار مالابار، وتجار شرق أفريقيا، وكامباي (Cambay)، وهرمز. وهناك سبب إضافي لهذا. فمن أجل تجنب البرتغاليين اضطرت السفن القادمة من الهند إلى عبور مدخل البحر الأحمر مع نهاية الموسم. وبالتالي، فهم لا يستطيعون أن يبحروا في البحر الأحمر بعد فقدانهم للرياح الموسمية المناسبة. ولهذا فقد اضطروا إلى المتاجرة في عدن. وفي العقود القليلة الأولى من القرن السادس عشر وُجد في عدن تجّار من جدة يتاجرون في النحاس، والزئبق والزنجفر والمرجان (الحجر القرنفلي) والأقمشة الحريرية والصوفية، وتجار من شرق أفريقيا يتاجرون بالذهب والعاج، وتجار من مالابار يتاجرون بالتوابل والعقاقير، وتجار من كامباي يتاجرون بالملابس القطنية، وبضائع أخرى ثمينة[1].

ويبدو أن هذا الوضع السعيد لم يستمر طويلاً، فكما هو معروف، فإن إغلاق البرتغاليين البحر الأحمر قد ضعف تأثيره مع نهاية القرن. ومع بداية الأربعينيات من القرن السادس عشر أصبح من الواضح أن كميات التوابل الضخمة بدأت تمر ثانية في أمان إلى البحر الأحمر، ومن ثم إلى أسواق الشرق الأوسط والبحر المتوسط. أما تأثيرات السيطرة التركية على عدن في 1538 فلم تكن واضحة. ولا شك في أن الازدهار الذي حدث في أوائل القرن السادس عشر كان ازدهاراً مؤقتاً. وقد أشار تاجر إنجليزي اسمه روبرت كوڤيرت Robert Coverte في تقرير غير معروف كثيراً من عام 1608 إلى أنه: «التقى سفينة جوجاراتية محمّلة بالأصواف القطنية متّجهة إلى عدن. وقد بقينا في رفقتها، وقد أخبرونا أنها مدينة ذات تجارة عظيمة، لكن وجدناها

(1) Joao de Banos, Da Asia, Lisbon, 1778 - 88, II, vii, p. 8; Castanheda, III, ciii; Affonso de Albuquerque, Cartas, Lisbon, 1884 - 1935, 7 vols., I, p. 236.

على العكس من ذلك لأنها كانت حامية عسكرية، فيها كثير من الجنود»[1].

وفي القرن السابع عشر يبدو أن ميناء مُخا قد اتسع إلى حد أنه أصبح منافساً لجدة. وأسباب هذا غير واضحة. فمن الممكن أن يكون السبب هو بداية استخدام السفن الكبيرة التي كانت تخشى المياه الخطيرة في البحر الأحمر، وبدلاً من ذلك كانت البضائع تُنقل إلى سفن صغيرة في مُخا من أجل المرور في اتجاه الشمال. وقد ذهب كوفيرت إلى مُخا، وقد بُهر تماماً، وكان قد اشتكى سابقاً من عدن. فهو يقول: «إنه مكان جديد من دون سفن، إنها مدينة تجارية عظيمة، وبها قوافل قادمة من سيناء ومن مكة، ومن القاهرة الكبرى، ومن الإسكندرية، ومن كل هذه الأماكن». إن مُخا، على الرغم من أرضها الجرداء، لم تكن مكاناً مكلفاً (غالياً) وقد طالعنا بعد عام قوائم مفيدة جداً للأسعار في مُخا، وفي أجرا (agra). ففي مُخا وأجرا، يبلغ ثمن الماعز أو الغنم جنيهين إنجليزيين (شلنين). وفي مخا يصل ثمن الثور إلى اثني عشر جنيهاً، بينما في أجرا يمكن شراء اثنين بستة عشر جنيهاً. وفي مُخا يمكن شراء سمك لوجبة تكفي عشرة أشخاص بثلاثة بنسات (مليم)، بينما في أجرا يُشترى بالمبلغ نفسه ما يكفي لخمسة أشخاص فقط[2].

وفي عام 1610 سجل مشاهد أوروبي «وصول ثلاث سفن كبيرة إلى مُخا من دابول (Dabul) يملكها فارسي كان حاكماً على ميناء كونكان Konkan، وبعد وصولها مباشرة قدم إلى المدينة عدد كبير من الجمال والتجار والغطاسين

(1) Robert Coverte, A True and Almost Incredible report of an Englishman, that (being cast away in the good Ship called the Assention in Cambaya the farthest part of the East Indies) Travelled by Land through many unknown Kingdoms and great Cities . . . , London, 1612, p. 20. This rare account, little known to historians, was published in a modern, but very limited, edition by Penrose: Boise Penrose, ed., The Travels of Captain Robert Coverte, Philadelphia, 1931. [Privately printed, 150 copies only]

(2) Coverte, pp. 22, 39.

للمتاجرة مع تجار الهند»[1]. وبعد ست سنوات توفّر لدينا تقرير، كثيراً ما يُستشهد به، للوسيط التجاري الهولندي ڤان دن بروك، حيث يدّعي أن المدينة بدأت في الظهور في الأربعين أو الخمسين سنة الأخيرة بعد أن احتلها الأتراك[2]. فقد أفل نجم عدن، وأصبح أكثر أماناً للسفن الكبيرة القادمة من السويس أن يوجد مرفأ في مخا بدلاً من الذهاب إلى مدخل البحر الأحمر، أي إلى عدن.

وقد رأى في المكلا (وهو موضع قرب الشاطئ تستطيع السفن الرسو فيه) أكثر من ثلاثين سفينة هندية وفارسية، عربية كبيرة وصغيرة، وقد أشار لي أن «هذه السفن تأتي كل عام في أبريل ومنتصف مارس، وتغادر عائدة إلى بلادها في موسم الرياح الموسمية الآخر في أغسطس محمّلة بالسلع الأوروبية وبالعملات النقدية الصغيرة». وبينما تمّ شحن بعض هذه البضائع الهندية عن طريق البحر، أشار ڤان دن بروك، وصلت قافلة من حلب والسويس قوامها ألف جمل قوي محملة بالبضائع التالية: حوالى مائتي ألف ريال (فئة) الثمانية. ومائة ألف دوكات (عملة ذهبية أوروبية مجرية وبندقية وإسلامية) مع استبعاد ما لم يتم الإعلان عنه، بالإضافة إلى القطيفة والساتان والدمقس والذهب التركي والأقمشة المطرزة والخمائل، والأقمشة، والزعفران، والزئبق، والزنجفر، والبضائع النورنبورجية.

وهم عادة يستغرقون في طريقهم مدة شهرين. والبضائع المذكورة يتاجر فيها غالباً الهنود، والفرس، والعرب في مقابل الأقمشة القطنية الناعمة والخشنة والنِّيلة، والفلفل والقرنفل، وجوز الطيب والتوابل المستخرجة من قشرة جوز الطيب، والبضائع الصينية[3].

(1) Samuel Purchas, Purchas, His Pilgrimes, Glasgow, Hakluyt, 1905 - 7, 20 vols., III, pp. 152 - 5.

(2) Jeronimo Lobo, The Itinerary of Jeronimo Lobo, trans. Donald M. Lockhart, London, Hakluyt, 1984, p. 88, a report dating from 1625, supports this claim.

(3) C.F. Beckingham, Between Islam and Christendom. Travellers, Facts and Legends in the Middle Ages and the Renaissance, London, 1983, «Dutch travellers», pp. 71 - 2, 79 - 81, also

وقد أشار وسطاء تجاريون إنجليز في تاريخ متأخّر إلى أن سفينة شراعية ضخمة قدمت من القاهرة في كل عام إلى مُخا وشحنت وعادت. وكانت هناك قافلة سنوية من ثمانمائة، أو ألف جمل، ترحل من القاهرة إلى مُخا. وهي تحمل تجاراً وأموالاً، وعادوا عن طريق جدة بالبضائع الهندية، وجزء قليل منها بيع في الجزيرة العربية[1]. وفي الوقت نفسه كتب تيري «إن السفينة القادمة عادة من سورات إلى مُخا حمولتها زائدة كثيراً عن الحد، وبعضها، اعتقد أن حمولتها تصل إلى أربعة عشر، أو خمسة عشر طناً، لكنها ضعيفة. وعلى الرغم من حسن التنظيم، فإنها لا تستطيع الدفاع عن نفسها».

وبعد أن تحدث عن مسافرين كثيرين، معظمهم من الحجاج، والطريقة التي تحكّمت فيها الرياح الموسمية ختم قائلاً: «يصل دخل السفينة عادة إلى مائتي ألف جنيه إسترليني معظمها ذهب وفضة»[2]. وفي عام 1622 قُدّرت سفينة مماثلة بمائتين وخمسين ألف روبية، وهي في طريق العودة إلى سورات[3].

ومع أهمية البنّ كسلعة تجارية في نهاية القرن السابع عشر، استمرت مُخا في الازدهار[4]. وقد كتب بالداوس في عام 1672 عن التجارة هناك في الفترة بين مارس وسبتمبر في كل عام، وعن السفن الكبيرة القادمة إلى هناك من السويس: «وفي شهر مارس أتت قافلة بريّة من حلب والإسكندرية (والأمر

see Recueil des voyages qui ont servi a l'etablissement et aux progrez de la Compagnie des Indes Orientales formee dans les Provinces - Unies des Pais - Bas, Rouen, 1725, VII, p. 462. It will be remembered that this great ship from Suez appears to have been atypical in that, unlike ships from the Arabian Sea, it was the only large ship which navigated the whole length of the Red Sea.

(1) William Foster, ed., The English Factories in India, 1618 - 1669, Oxford, 1906 - 27,13 vols., 1624 - 9, pp. 349 - 50; see also Historical Archives of - Goa, «Ordens Regias», I, f. 191 for Mocha's trade in 1638.

(2) William Foster, ed., Early Travels in India, pp. 301 - 2.

(3) Recueil des voyages, VII, pp. 564 - 5.

(4) See Ovington, in Foster, ed.. The Red Sea, p. 173, for an account from the 1690s; and for his full description of Mocha (which he never visited) see Ovington, Voyage, pp. 268 - 72.

مشكوك بالنسبة للثانية). وقد غادرت القافلة والسفينة مع نهاية العام محمّلة بالبضائع الهندية[1]. وفي عام 1709 وجدت بعثة استكشافية هولندية أن الهولنديين يرسلون كل عام سفينة حمولتها سبعمائة طن تقدمة من باتافيا إلى مُخا لكي تنقل القهوة، وبضائع أخرى من الجزيرة العربية»[2].

والآن نتجه إلى جدة، ونقدم كمية من المعلومات التي تدل على أنه على الرغم من صعود أهمية عدن أو هبوطها، أو الصعود المتأخر لُمخا فإن جدة، وليست مكة، كانت المركز التجاري العظيم في البحر في معظم فترتنا، وأن الدور المهم كان له تأثير ديني، ولكن بشكل سطحي جداً. كانت جدة نقطة فاصلة أو عقدة فاصلة أو رئيسية لكل تجارة البحر الأحمر. ولا يعني هذا الادعاء بأن جدة كانت مكلاً مناسباً بأي حال من الأحوال، فالنقطة المهمة هي ببساطة أن نقل البضائع يمثل ضرورة حتى أن ميناءً غير مناسب مثل جدة كان عليه أن يقوم بها «وقد وصف ابن جبير صعوبة دخول جدة بسبب كثرة الصخور والعواصف[3]. يقول ستربلنج: «إن الميناء كان فقيراً متواضعاً، مليئاً بالصخور والرمال مما اضطر السفن إلى الوقوف على بعد ميلين، وتستخدم صنادل لحمل بضائعها إلى الميناء»[4]. وعلى الرغم من ذلك، كانت هناك دائماً تجارة عظيمة في جدة في الأوقات التي تسمح فيها الرياح الموسمية للسفن بالقدوم إليها من الجنوب والشمال. وأحياناً تتسع هذه التجارة عن طريق الإضافة السعيدة لآلاف الحجاج، أي عندما يوافق وقت الحج الوقت الذي يحدّده هبوب الرياح

(1) Baldaeus, in Churchill, A Collection of Voyages, III, p. 523.

(2) Jean de la Roque, Voyage de L'Arabie Heureuse par L'Ocean Oriental, & Ie Detroit de la Mer Rouge. Fait par les Francois pour la premiere fois, dans les annees 1708, 1709 & 1710 . . . Paris,1716,p.98.

(3) ibn Jubair, Travels, p. 69.

(4) G.W.F. Stripling, The Ottoman Turks and the Arabs 1511 - 1574, Illinois, 1942, p. 22. For the difficulties of the Portuguese gov - ernor Lopo Scares off Jiddah in April 1517, see Jean - Louis Bacque - Grammont and Anne Kroell, Mamlouks, Ottomans et Portugais en Mer Rouge: L'Affaire de Jeddah en 1517, Cairo, 1988, p.40.

الموسمية للتجارة. وفي معظم الوقت، لم يحدث أن توافق هذان الأمران، وكانت تجارة جدة الواسعة تجارة اقتصادية بالتحديد، ولا علاقة لها بالدين.

إن النقل الموسمي لجماهير الحجاج المتطلعين إلى الوصول إلى مكة بسرعة كان، بالمعنى الاقتصادي، عملاً هامشياً في حياة الميناء. وجدة، في هذا، أشبه بمدن أخرى مرتبطة بالحج.. فبالنسبة لجدة وغيرها من المدن المماثلة مثل دمشق، والقاهرة وسورات، واتشي Aceh لم يكن الحج هو نقطة التركيز، أو سبب الوجود. الحج هنا مجرد زيادة، أو إضافة. وفي هذا الشأن، يجب تمييز مكة لأنه بالنسبة للمدينة المقدسة (وأيضاً بالنسبة للمدينة) العكس هو الصحيح. فبالنسبة لمكة، الحج هو الحقيقة المركزية، وسبب الوجود. ويجب أن نذكر عاملاً آخر هنا، هو أن تجارة مكة لم يساعدها منع غير المسلمين من الدخول إليها. فقد عُزلت مكة وانفصلت اقتصادياً في الوقت الذي يستطيع فيه غير المسلمين المتاجرة بسهولة في جدة[1].

وقبل القرن السادس عشر، كانت جدة ميناءً رئيسياً تساعده في بعض الأحيان السياسة الحكومية. ففي عام 1429 أصدر السلطان المملوكي قراراً ببيع التوابل القادمة من الشرق في جدة فقط، ولوكلائه حصراً[2]. وفي ذلك القرن كان الميناء معروفاً للعرب باسم عروس البحر الأحمر[3].

وأكدت التقارير البرتغالية التجارية، قبل قدومهم، مركزية دور جدة. وقد أشار باروس كيف كانت جدة المركز الرئيسي لتجارة التوابل قائلاً: إن جدة

(1) F.E. Peters, Jerusalem and Mecca: The Typology of the Holy city in the Near East (New York University Studies in Near Eastern Civilization, Number XI), New York, 1986, pp. 70 - 1. It will be remembered from the previous chapter that the merchants on an Aleppo - Basra caravan consisted of some 40 Christians and Jews, and about 20 Turks.

(2) Ibid., pp. 227 - 9.

(3) See G. Rex Smith and Ahmad 'Umar al - Zayla'i, trans and ed., Bride of the Red Sea: A 10th 116th century Account of Jeddah, Durham, 1984, for a long and pious account of Jiddah and its association with Mecca, its walls, mosques, etc.

بمبانيها وتجارتها وكونها مرفأ معظم السفن القادمة من الهند فيها أعظم وأنبل موقع على طول الساحل العربي داخل الممر. وأضاف قائلاً: «إن معظم سكان المدينة (جدة) كانوا تجاراً بسبب البضائع التي كانت تفيض عليها، داخلة وخارجة..»[1]. وفي مكان آخر يصف وصول البضائع من القاهرة والسفن الراسية في جدة. ومن هناك تحمل البضائع إلى بحر العرب مباشرة من دون أن ترسو في عدن متّبعة لأوقات الإبحار كما تحددها الرياح الموسمية. وهكذا تترك البحر الأحمر في شهور الملاحة عندما تسود الرياح الغربية، وتعود مع الرياح الشرقية[2]. ولا يعني ذلك أن هذا هو الطريق الوحيد. ففي وصفه المفصل للتجارة الآسيوية في عام 1500 أشار باروس إلى الطريق البديل إلى الشرق الأوسط، وإلى أوروبا عبر هرمز، وإلى البصرة، ثم عن طريق البرّ إلى أرمينيا والبحر الأسود، أو إلى حلب، ودمشق، وبيروت حيث تجلب التوابل بواسطة البنادقة، وأهل جنوة والتجار الإسبان[3].

وقد أكد ابن ألبوكريك بعضاً من هذا. وصف كيف أنه «قبل قدوم البرتغاليين اعتاد التجار القدوم إلى القاهرة من كل بلاد المغرب، ومن القاهرة يتجهون إلى جدة Juda ومنها إلى كلكتا بأموالهم الجاهزة. وهناك اعتادوا أن يبنوا سفناً جديدة، ويحمّلوها بالتوابل، ثم يعودوا إلى بلادهم. وقد كانت هذه تجارة قيّمة حقاً، فعلى كل كروزادو يحمّل في كلكتا يحصلون على اثني عشر، أو ثلاثة عشر كروزادو في جدة وفي كل الأماكن التي تقع بين مدخل المضايق، أي داخل البحر الأحمر»[4].

وقد أكد كاستنهيدا Castanheda معرفتنا بهذه التجارة وزادها. فقد ذكر أنه

(1) Barros, II, p. viii, 1; III, p. i, 3.

(2) Barros, II, pp. vii, 8.

(3) Barros, I, pp. viii, 1.

(4) Affonso de Albuquerque, Commentaries of the great Afonso Albuquerque, London, Hakluyt, 1875 - 84, 4 vols, III, pp. 33 - 4.

قبل وصول البرتغاليين، حقق المسلمون في مكة ومصر والبنادقة مكاسب ضخمة من تجارة التوابل. لقد كانت على النحو التالي: «عاش هؤلاء التجار المسلمون في مكة وجدة وكان لهم وكلاء تجاريون في كلكتا التي كانوا يطلبون التوابل منها، والعقاقير، والأحجار الكريمة، والملابس القطنية الرفيعة في السفن الضخمة التي بنوها في مالابار لعدم وجود أخشاب في البحر الأحمر لصناعة السفن». وكانوا يرسلون الذهب والبضائع ثمناً للتوابل، ويحملون كل هذه الأشياء من الإسكندرية إلى القاهرة عن طريق النيل الأعلى، ومن القاهرة تنقل براً على الجمال إلى مدينة السويس على رأس مضيق البحر الأحمر على شاطئ الجزيرة العربية. وهي عملية تستغرق ثلاثة أيام من القاهرة. وفي السويس يحملون هذه البضائع على سفن صغيرة تسمى (Gelbas)، ويأخذونها إلى جدة التي تقع على بعد 160 فرسخاً من السويس. وهم يستخدمون هذه السفن الصغيرة لأنها أكثر أماناً، ففي السفن الكبيرة يمرّون بمخاطر المياه الضحلة المنتشرة من السويس إلى جدة. وهناك يحملونها في سفن كبيرة إلى كلكتا. وبشكل أكثر دقة من ألبوكريك، قدّر الأرباح بنسبة ثمانية من كل كروزادو واحد. وقد لعبت دولة المماليك دوراً نشطاً في هذه التجارة. دعمت الدولة وأبرزت الدور المركزي لجدة في هذه التجارة. فقد أصدر حكام المماليك قراراً بأن ثلث البضاعة المحمولة بين كلكتا وجدة يجب أن تكون من الفلفل، وتباع للحاكم بسعر كلكتا، فإذا وصل تاجر إلى جدة ببضائع تقدر بثلاثة آلاف كروزادو، ومن دون فلفل، فيجب أن تباع بضاعة قيمتها ألف كروزادو ويستخدم الثمن في شراء الفلفل بسعر جدة المرتفع بدلاً من سعر كلكتا الرخيص[1].

وتواصل تقارير أخرى من القرن السادس عشر الحديث عن هذا المنع، ففي عام 1506 أشار أفراد الحامية إلى توجه معظم السفن الداخلة إلى البحر

(1) Castanheda, II, p. Ixxv.

الأحمر إلى جدة[1]. ويشير وصف أكثر تفصيلاً عن تجارة المحيط الهندي في ذلك الوقت إلى أن جدة (المسماة هنا خطأ مكة) كانت المركز. ويذكر كوريرا معركة قصيرة بين سفينة قوية جداً من كامباي والبرتغاليين، ويضيف: «كانت هذه هي السفن الكبيرة التي يقومون بتسليحها في كامباي، ويحملونها بالكثير من البضائع، ويبحرون متجاوزين جزيرة سيلان، ويدخلون خليج البنغال متّجهين إلى بيجو (Pegu) وتيناساريم (Tennasarim) حيث يُحَمِّلون السفن بالبضائع الثمينة، ثم يتّجهون إلى بسيم (Pacem) فيحملونها بالفلفل، ويذهبون عبر مالديفيا إلى مكة، وكانت هذه السفن في غاية القوة، وجيدة التسليح، وعليها الكثير من الرجال مما يجعلهم يتجرأون على القيام برحلاتهم من دون خوف سفننا»[2]. وفي المقابل، يذكر خطاب متأخر من تاجر مسلم في مالابار، بشكل صحيح وكما نأمل، أن لديه سفناً تذهب للتجارة في جدة ومُخا[3].

وتشير معلومات أخرى إلى الدور المتواصل لجدة. ففي 1517 أبحر الحاكم البرتغالي لوبو سواريس (Lopo Soaris) في البحر الأحمر، ووصل حتى جدة. وتؤكد التقارير المعاصرة لكوريرا وكاستنهيدا صعوبات ربط السفن بالهلب، كما تؤكد جفاف وعدم خصوبة المنطقة حول المدينة، وقدّر عدد السكان على اختلاف بين ألف، وألف وخمسمائة نسمة في المجاورات. وكلاهما أكد وجود التجارة الواسعة هناك. وذكر كاستنهيدا أن الميناء «فيه الكثير من الطعام الذي يأتي من الخارج، ويزخر بالبضائع حيث يجتمع فيه كل هؤلاء القادمين من الهند مع القادمين من القاهرة والإسكندرية». وأشار التقريران إلى أن مكة تقع على مسافة سبعة فراسخ، وأنها المكان الذي يؤدي المسلمون فيه حجهم إلى قبر محمد، كما يفعل المسيحيون حين يحجون إلى أورشليم (بيت

(1) Castanheda, II, p. xxxix.

(2) Correa, I, p. 787.

(3) Archive Nacional da Tone do Tombo, Lisbon, «Colecccao de Sao Lourenco», III, f. p. 160.

المقدس). وهذا خطأ شائع في ذلك الزمان[1]. ويذكر خطاب إلى ملك البرتغال في عام 1538 أن على البرتغاليين «أن يبنوا قلعة عند مدخل البحر الأحمر، وهكذا يتم إغلاق الهند، ويبقى مفتاح الهند في أيدي «سموّكم». هذا يعني، بشكل خاص، مراقبة المالاباريين فلا حياة لهم من دون تجارتهم مع جدة»[2].

ويتواصل تأكيد مركزية جدة في تقارير أخرى متأخرة من القرن السادس عشر، ومن أوروبيين آخرين. ويعطي تقرير مجهول من حوالى 1580 وصفاً مطوّلاً للقافلة من القاهرة إلى مكة والحج، ولا يعطي إلا إشارة عابرة إلى التجارة، وإشارتين إلى تجار يرافقون قافلة الحج. وعن جدة يشير هذا التقرير بالتحديد إلى أن أربعين، أو خمسين سفينة ضخمة راسية في كل عام محمّلة بالتوابل والبضائع. وقد دفعت مكوساً بلغت مائة وخمسين ألف دوكات (duecats)[3]. وتعطي تقارير إنجليزية من أوائل القرن السابع عشر تفاصيل عن تجارة جدة العظيمة. فيشير ساريس (Saris) في عام 1612 إلى إحدى عشرة سفينة هندية في البحر الأحمر كلّها متجهة إلى جدة. وكانت هذه سفناً ضخمة حقاً. وكانت ثلاث منها، كما أشرنا من قبل، سفن حج يملكها النبيل العظيم عبد الرحيم. وقد قام ساريس بقياس حجم سفينتين منهما حيث كانت مقاييس السفينة «رحيمي» مائة وثلاث وخمسين قدماً من مقدمة السفينة إلى موقع المؤخرة. وكان عرضها من المؤخرة سبع عشرة قدماً. ومن قمة جوانبها كان عرضها اثنتين وعشرين قدماً، وعمقها إحدى وأربعين قدماً. أما السفينة «محمدي» فقد كان طولها مائة وستاً وثلاثين قدماً وزاويتها عشرين قدماً، وكان

(1) Correa, II, p. 494; Castanheda, IV, xii. For copious detail on this expedition see the exhaustive account of Jean - Louis Bacque - Grammont and Anne Kroell, Mamlouks, Ottomans et Portugais en Mer Rouge, op. cit.

(2) ANTI, «Corpo Chronologico», 1 - 62 - 154 (ANTTCC).

(3) Anon., «A Description of the yearly voyage or pilgrimage of the Mahumitans, Turkes and Moores into Mecca in Arabia», in Richard Hakluyt, The Principal Navigations, Glasgow, 1903 - 5, 12 vols, V, pp. 340 - 65; for Jiddah see p. 360.

عرضها إحدى وأربعين قدماً، وعمقها تسعاً وعشرين قدماً ونصف. وكان قاعها الرئيسي مائة وثماني أقدام، وعارضة الشراع الرئيسي مائة واثنين وثلاثين قدماً. أما السفن التسع الأخرى فلم تكن أصغر من ذلك، كما قال[1]. وبعد سنوات قليلة كتب لوبو عن جدة بشكل عام «أنها كانت مشهورة في تلك الأزمنة في كل الشرق من خلال العدد الكبير من السفن التي تتجه إليها، والتجارة الغنيّة التي يجدها التجار هناك، وعادة الحج السحرية (الشعوذة) إلى مكة والتي يقوم بها هؤلاء الذين يتبعون القرآن الشائن لأن السفن المبحرة إلى جدة تكسب أرباحاً مالية ممتازة بسبب الثراء العظيم للسوق العالمي للبضائع والتجار والبضاعة المحمولة إلى تلك المدينة، والتي أصبحت مشهورة في الهند إلى حدّ أن الناس إذا أرادوا أن يشيروا إلى شيء غالٍ وقيّم شبّهوه بسفينة من مكة أو جدة»[2]. ويشير تقرير فاروقي الحديث، والمعتمد على مصادر عثمانية، إلى أن جدة كانت الميناء الرئيسي لكميات التوابل الهندية، والأقمشة الهندية المحمولة عبر الأحمر[3].

وقد وصف الحاج الهندي القزويني التجارة العظيمة وقوافل الحجاج العظيمة العديدة في جدة[4]. ورأى جون فراير (John Fryer) في سبعينيات القرن السابع عشر في سورات الأساطيل الكبيرة القادمة من جدة، وتجارتها الضخمة ذات القيمة العالية. وكتب عن قيام أسطول جدة باستيراد كميات ضخمة من الهند مثل القطن والقطن المغزول، والحرائر وبيعها للقوافل وانتظارها في

(1) Saris in S. Purchas, III, 396; also see Middleton in ibid., pp. 190 - 3. For a detailed description of these Indian Ocean ships see Correa, I, 122 - 4, an account which needs extended analysis by a Portuguese - reading scholar conversant with ship construction and design. For another detailed account of the rigging of a ship, in this case a Red Sea one, see Rooke, p. 65

(2) Lobo, pp. 89 - 90.

(3) Suraiya Faroqhi, Herrscher uber Mekka: Die Geschichte der Pilgerfahrt, Munich, 1990, pp. 201 - 3; however she is incorrect when she writes [p. 204] that the owners of these Indian ships were mostly Indian rulers.

(4) Qazvini, pp. 1 - 2, 64, 65.

جدة براً حتى إذا ما عادت يجبرها على تحميل سفن هذا الأسطول بالتمور، والعقاقير العربية، والفارسية وشحنها على الخيول من كل مكان. ويتم جلب البقية من الذهب والفضة واللآلئ مما تتركز تجارته هنا في جوجارات[1]. وأشار مشاهد من أواخر القرن السابع عشر إلى الأسطول الضخم القادم من السويس، والذي تقوم الحكومة بإمداده. وقد اعتقد أوچيچتون أنه يحتوي على نحو عشرين، أو خمس وعشرين سفينة قوية تحمل المؤن، والأموال. وفي الوقت نفسه تتاجر في جدة حاملة العملات والمؤن، وتعود بالتوابل، والأقمشة، والأحجار الكريمة، والمسك، والقهوة، وغيرها من المنتجات المستوردة من الهند إلى مُخا وجدة، والتي تنقل براً على الجمال إلى القاهرة والإسكندرية[2]. أما الخبير الكابتن هاملتون فقد قلّل من شأن تجارة جدة، لكن حجم المعلومات يكذب رأيه. وقد وصف تقرير فرنسي من عصره بأن جدة أعظم مركز تجاري لتوزيع القهوة التي تحمل إلى جدة من الجنوب بواسطة قوارب صغيرة، ثم تُحَمَّل على سفن تركية تتجه إلى السويس، ومنها إلى الإمبراطورية العثمانية والبحر المتوسط[3]، كما أشار أوچيچتون أيضاً إلى ازدهار جدة بسبب الحركة التجارية الدائمة من الهند وفارس والأجزاء الأخرى من الجزيرة العربية والساحل الحبشي[4].

ويبدو أن تجارة جدة ظلت مهمة لعدد من العقود خلال القرن الثامن عشر، فقد كتب دان نيبور Dane Niebuhr في عام 1763 يقول: «على الرغم من أهمية تجارة جدة فإن هذه المدينة ليست أكثر من سوق بين مصر والهند، فالسفن المقبلة من السويس نادراً ما تتجاوز هذا الميناء، والسفن المقبلة من الهند لم

(1) Dr. John Fryer, A New Account of East India and Persia, London, Hakluyt, 1909 - 15, 3 vols., I, p. 282.

(2) Foster, The Red Sea, pp. 63 - 4. The confused switch from saying the voyage back was by sea, and then by land, is unfortunately rather typical of the quality of the sources we must rely on!

(3) Alexander Hamilton, A New Account of the East Indies, ed. W. Foster, London, 1930, 2 vols, p. 30. Hamilton was a ship cap - tain, and lived in Asia from 1688 to 1723. The French alterna - tive is from La Roque, pp. 126 - 7.

(4) Ovington, p. 274.

تكن مضطرة إلى الذهاب إلى السويس» ولم تزل جدة تلعب دور الصّلة في التجارة العظيمة بين المحيط الهندي، وبخاصة الهند، وبين مصر، ومن ثم البحر المتوسط والإمبراطورية العثمانية. وكانت وارداتها ضخمة لأن مكة والمدينة تستمدان احتياجاتهما من هذا السوق المصري، الذي تستورد منه كميات ضخمة من الحبوب، والأرز، والعدس، والسكر، والزيت.. إلخ، ومن دون هذه الواردات كان من الصعب على هذا الجزء من الجزيرة العربية أن يكون مأهولاً. كما أن بضائع أوروبا تأتي عن طريق مصر، وفي الوقت نفسه، فإن البضائع القادمة من الهند تذهب عامة إلى مصر[1]. وبعد عقد من السنين يكتب شاهد فرنسي عن التجارة الواسعة لجدة وبخاصة في الشيلان الفخمة من كشمير والأقمشة من جوجارات والبنغال. وقد أشار أيضاً موداف إلى إرسال الحكومة المصرية عشرين سفينة كل عام لمد جدة بالمؤن، وكانت ثماني سفن منها ضخمة تصل حمولتها إلى ألف، أو ألف وخمسمائة طن، بينما بقية السفن تصل حمولتها إلى مائتين، أو مائتين وخمسين طناً. هذه السفن تغادر السويس في نهاية شهر فبراير مع الرياح الموسمية، وتصل إلى جدة بعد عشرة أو اثني عشر يوماً محمّلة بالمواد الغذائية، وأيضاً بالذهب والفضة لشراء البضائع من جدة. ومعظم هذه البضائع تباع في جدة، وبعضها يباع في مكة. ويستمر الأسطول ثلاثة أشهر في جدة يفرغ حمولته، وينتظر وصول بُن مُخا، والذي كان في ذلك الوقت إحدى السلع المهمّة. واشتملت البضاعة العائدة على البنّ، والأقمشة الراقية من الهند، وبعض هذه البضاعة يذهب براً على قوافل الجمال. وقد ادعى موداف أن كميات كبيرة من الأقمشة الهندية كانت تتم التجارة بها من جدة إلى تركيا والقاهرة بواسطة تجار كوّنوا قوافل من خمسين ألف جمل[2]. وفي

(1) Carsten Niebuhr, Travels through Arabia and other Countries in the East, trans. Robert Heron, 2 vols, Edinburgh, 1792,1, pp. 235 - 6.

(2) Comte de Modave, Voyage en Inde du Comte de Modave, 1773 - 1776, ed. Jean Deloche, Paris, 1971, pp. 340 - 1, 342, 348 - 9, 350.

ثمانينيات القرن الثامن عشر وجد رحالتان إنجليزيان تجارة الميناء تجارة فاعلة. فقد رحل روك من جدة إلى السويس على سفينة حمولتها خمسمائة طن في أسطول من خمس وعشرين سفينة من أحجام مختلفة، وكانت حمولة إحداها ألفاً ومئتي طن. ولقد حَقَّر من شأن المدينة واصفاً إياها «بأنها مدينة قديمة ليست مبنية بناءً حسناً، ويحيط بها سور محطم ومدمر، وليس لها قلعة، ولا مدافع منصوبة، ومع ذلك فقد كانت مكاناً لتجارة عظيمة في البحر الأحمر»[1].

وهذه التقارير الأخيرة من سبعينيات القرن الثامن عشر وثمانينياته تصف، على ما يبدو، نهاية أوج جدة. ومع تحسن تكنولوجيات الملاحة واتساع السيادة الغربية، بدأ الميناء في التدهور. وفي وصف من عام 1807 تظهر بدايات التدهور. وقد كتب علي بك عن جدة قائلاً: «ثمّة نحو خمسة آلاف من السكان في المدينة التي تعدّ سوقاً للتجارة الداخلية للبحر الأحمر، وتأتي إليها السفن من مُخا محملة بالبنّ ومنتجات الشرق، والتي يتم تفريغها هنا، ثم يعاد شحنها على سفن أخرى إلى السويس، ينبع، والقصير وكل (محطات) نقاط السواحل العربية والأفريقية»[2]. وبتعبير آخر، الميناء كان حينها ذا أهمية إقليمية فقط، فكثير من التجارة بين آسيا وأوروبا تجاوزت البحر الأحمر كلية باستخدام طريق رأس الرجاء الصالح. وبعد ثلاثين عاماً كتب شاهد فرنسي عن جدة واصفاً إياها بأنها «تلك البوابة القديمة للمدينة المقدسة»[3]. وحقاً كانت المدينة كذلك لا أكثر.

ولننهي هذه المناقشة عن جدة وتجارة البحر الأحمر، والتي تؤيد رأينا في أن تلك التجارة الخاصة فقط بمكة كانت التجارة الرئيسية، يمكننا أن نشير إلى

(1) Rooke, pp. 56, 65, 66, 71; Capper, p. vi.

(2) Ali Bey, Travels of All Bey in Morocco, Tripoli, Cyprus, Egypt, Arabia, Syria and Turkey, 1803 - 1807, London, 1816, 2 vols., II, p. 43, my italics.

(3) Quoted in William R. Roff, «Sanitation and Security: The Imperial Powers and the Nineteenth Century Hajj)'», Arabian Studies, VI, 1982, p. 145.

المعلومات الوثيقة التي لدينا عن عدد السفن المشتركة في التجارة، وقيمتها، من بحر العرب إلى داخل البحر الأحمر، ومعظمها يقصد جدة، وأن هذه السفن كانت تحمل بضاعة غنيّة قيمة حقاً. أما بالنسبة للأعداد فلدينا شكاوى برتغالية من أوائل القرن السادس عشر من ثلاث وعشرين سفينة ضخمة، أو ما بين عشر وخمس عشرة سفينة متجهة إلى البحر الأحمر في كل عام بالتقريب[1].

وفي الستينيات من القرن السادس عشر، كان هناك ما يقرب من إحدى عشرة إلى اثنتي عشرة سفينة قامت بهذه الرحلة[2]. وفي هذا الوقت كذلك، اشتكى أحد البرتغاليين من أن كميات كبيرة من الفلفل أرسلت إلى القاهرة حديثاً حيث حُمِّلت إلى جدة على ثلاث وعشرين سفينة قادمة من أتشي وباتيكالا Baticala[3]، وكانت التجارة من ديو Diu أعظم. فقد تحدّث تقرير معمق عن أربعين، أو خمسين سفينة تقوم بهذه الرحلة كل عام[4].

أما بالنسبة للمعلومات الخاصة بقيمة هذه السفن، فلدينا تقديرات عظيمة عن ضخامة هذه السفن وقيمتها، ولقد أخبرتنا حولية فارسية بعودة سفينتين من سورات محمّلتين ببضاعة قيّمة جداً حيث كانتا مليئتين بنوع واحد من الشرافس ashrafis[5]. وتتحدث تقارير برتغالية أحياناً عن بضائع قيّمة، وكثير من المال[6]، ولدينا في بعض الأحيان تقييم أفضل حيث هناك معلومات عن

(1) «Descricao das terras da India Oriental, e dos seus usos, cos - tumes, ritoseleis», in Biblioteca Nacional, Lisbon, Mss. 9163, f. 37; Marechal Gomes da Costa, Descobrimentos e Conquistas, Lisbon, 1927 - 30, 3 vols.. III, p. 75.

(2) ANTTCC, 1 - 106 - 50.

(3) ANTTCC, 1 - 107 - 9.

(4) Letter to king in Madrid, 28 June 1627, a survey of Portuguese possessions in India, Biblioteca da Ajuda, Lisbon, 51 - VII - 30, f. 118v. This valuable account goes from f. 116 to f. 127.

(5) Sikandar, The Mirat - i - Sikandari, ed. S.C. Misra, Baroda, 1961; Trans. E.G. Bayly, History of Gujarat, Delhi, 1970; and trans by Fazlullah Lutfullah Faridi as Mirati Sikandari, Dharampur, n.d; Persian text, pp. 436 - 7.

(6) Barros, I, p. vi, 3; Correa, I, pp. 346 - 7.

الأموال التي حصل عليها ملك البرتغال مكافأةً من سفن مختلفة استولى عليها أسطوله وصودرت لأنه لم يكن لديها ترخيص. ونعلم أيضاً أن الملك حصل على خمس القيمة الكلية للبضاعة[1]. وإذا افترضنا أن نصيبه لم يقدَّر جيداً فإن البرتغاليين يستطيعون أن يحتفظوا لأنفسهم في الموقع بأكثر من هذا. ولذلك فالتقديرات التالية لقيمة البضائع تعتبر منخفضة بلا شك. ففي 1519 استولى أسطول من ديو على ست سفن من مكة. وقد حصل الملك على مائتي ألف كروزادا من القيمة الكلية للبضائع وهي مليون كروزادا[2]. وبعد خمسة أعوام دفعت ثلاث سفن من مكة ستين ألف بارداوس Pardous للملك[3]. وبعد عامين وعند الاستيلاء على ثلاث سفن دفع مبلغ ستين ألف بارداوس. وبعد عامين آخرين دفعت سفينة كبيرة واحدة من مكة ستين ألف بارداوس، وهذا بخلاف خزائن من الذهب والفضة فُقدت، وقيمتها أكبر من هذا[4]، وفي الثلاثينيات من القرن السادس عشر إستولى أسطول برتغالي في الخليج الفارسي/ العربي على سفينة مكية في غاية الثراء دفعت للملك ستين ألف بارداوس ذهباً، ومائتي عبد للسفن الشراعية الكبيرة ذات المجاديف. هذا بخلاف ما نُهب منها[5]. وفي الخمسينيات من القرن السادس عشر دفعت سفينة مبحرة من البحر الأحمر إلى دابول، يملكها حاكمها بيجابور، مبلغ

(1) Alguns Documentos do Archive Nacional da Torre do Tombo, Lisbon, 1892, pp. 181 - 2.

(2) Correa, II, p. 565. I use the original monetary units from the sources in this discussion. As a rough guide to equivalents, in terms of the contemporary Portuguese money of account of the time, reis, one Mughal rupee was worth 200 reis, one xerafim or one silver pardao 300, one gold pardao 360, one cruzado 400 reis. An English shilling (I/ -) was very roughly equal to 100 reis. See for this C.R. Boxer, The Great Ship from Amacon, Lisbon, 1959, pp. 335 - 42; Niels Steensgaard, The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century, Chicago, 1974, pp. 415 - 22; K.S. Mathew, Portuguese Trade with India in the Sixteenth Century, Delhi, 1983, pp. 236 - 42.

(3) Documentacdo Ultramarina Portuguese Lisbon, 1960 - 67, 5 vols., I, p. 473 (DUP).

(4) Diogo do Couto, Da Asia, Lisbon, 1778 - 88, IV, pp. i, 7; IV, pp. iv, 9.

(5) Correa, III, p. 419.

ثلاثين ألف كروزادا لملك البرتغال[1]. وفي كل هذه المناسبات فإن القيمة الإجمالية للبضائع على ظهر السفن تعادل خمس مرات المدفوع للملك.

وفي مناسبات أخرى لدينا تقديرات للقيمة الإجمالية لهذه السفن. ففي عام 1524 بلغت قيمة بضاعة سفينة من مكة، تم الاستيلاء عليها، ستين ألف كروزادا[2]، ومكافأة مماثلة في عام 1532 كانت قيمتها تقترب من مائتي ألف بارداوس[3]. وهنا تصبح تفاصيل مدفوعات المكوس مفيدة. فقد دفعت سفينة متجهة إلى سورات من البحر الأحمر في عام 1556 ثلاثة آلاف بارداوس، ولم تدفع شيئاً على الذهب والفضة التي تحملها، وبنسبة 5% كانت البضائع وحدها تساوي ستين ألف بارداوس[4]، وبعد خمس سنوات حملت سفينة من أتجيه على ظهرها ما قيمته أكثر من مليون من الذهب ومحفَّة لإعطائها لسلطان تركيا، ثم تزيينها بزينة غالية جعلت قيمتها تزيد على مائتي كروزادا[5]. وقد أشرنا من قبل إلى أن هناك أكثر من أربعين، أو خمسين سفينة، تغادر ديو في الطريق إلى البحر الأحمر في كل عام في القرن السادس عشر محمّلة ببضائع جوجارتية مثل الأقمشة وملح الصوديوم، والأفيون. وقد تسلّمت دار مكوس ديو مائتين وثلاثين ألف إكسرافين (Xrafins) كل عام. وهذا يعني أن إجمالي قيمة التجارة بين ديو والبحر الأحمر يزيد على أربعة ونصف مليون إكسرافين[6]، ولم يكن هذا تقديراً مغالى فيه، لأن سفينة واحدة فقط يمكنها أن تدفع مكوساً تصل إلى ثمانية عشر ألف بارداوس، مما يعني أن قيمة البضاعة تصل إلى نحو أربعمائة واثنين وثلاثين إكسرافين[7].

(1) Couto, VII, pp. iii, 3.

(2) DUP, I, p. 415.

(3) Castanheda, VIII, cap. 1, Ixvii for this incident.

(4) ANTTCC, 1 - 100 - 28.

(5) Couto, VII, pp. x, 3.

(6) Letter to king in Madrid, 28 June 1627, Biblioteca da Ajuda, Lisbon, 51 - VII - 30, f. 118v. See f.n. 91.

(7) Couto, DC, cap. 13.

وهناك تقدير آخر من عام 1618 لسفينة ملكية غنية يعطينا تأكيداً لهذا لأنه يدّعي قيمة بضاعة هذه السفينة بمليونين وخمسمائة ألف ريال سعودي. وهذا يساوي قيمة مليون وخمسمائة ألف إكسرافين، وهي قيمة خرافية حقاً[1]. وبلغت قيمة سفن أخرى من البحر الأحمر في الثلاثينيات من القرن السابع عشر ما يزيد على خمسمائة ألف إكسرافين[2]. وفي وقت متأخر من هذا القرن، أشار فراير إلى وصول أسطول جدة في سورات يحمل بضاعة قيمتها خمسة ملايين ريال سعودي[3]. وقد أكد هذا الرقم مارتن في الوقت نفسه[4]. وفي النهاية، في عام 1695م استولى القراصنة الإنجليز على أكبر سفينة حج حكومية، وكان على هذه السفينة أموال نقدية تبلغ خمسة ملايين ومائتي ألف ريال سعودي[5]. ومن هنا يتضح أن هذه السفينة، مثلها مثل باقي السفن التي أبحرت عائدة من البحر الأحمر، كانت محمّلة غالباً بالأموال لأن الهند في هذا الوقت كانت تتبادل البضائع بسبائك فضية أو ذهبية سواء كان عملة أم لا. وعلى أي حال، تميل هذه المعلومات إلى الإشارة إلى أن التجارة من بحر العرب، وبخاصة من الهند إلى البحر الأحمر وبخاصة إلى جدة، كانت ضخمة ومهمّة إلى حد كبير.

إن الصورة الكلية لتجارة المسافات الطويلة في الحجاز والمناطق الواسعة البعيدة التي تتاجر في هذا الإقليم وخلاله، صورة معقّدة. وإذا أردنا أن نلخّص هذا، فسنكتب عن الطريق البري من الخليج الفارسي/العربي حتى شرقي

---

(1) Philip Baldaeus, A Description of the East India Coast of Malabar and Coromandel, vol. Ill, London, 1703, p. 573.

(2) Assentos do Conselho do Estado, ed. P.S.S. Pissurlencar, Bastora, 1953 - 57, 5 vols, and supplementary series, 1 vol. in 2 parts, Panaji, 1972,1, p. 291.

(3) Fryer, III, p. 163.

(4) India in the 17th Century (Social, Economic and Political): Memoirs of Francois Martin (1670 - 1694), trans Lotika Varadarajan, vol. II, part 1, New Delhi, 1984, p. 966.

(5) Khafi Khan, Khafi Khan's History ofAlamgir, trans. S. Moinul Haq, Karachi, 1975, pp. 419 - 20; further data on Gujarat's trade with the Red Sea in M.N. Pearson, Merchants and Rulers in Gujarat, Berkeley and New Delhi, 1976, pp. 23, 100 - 101, and in Ashin Das Gupta, «Gujarati Merchants and the Red Sea Trade», op cit.

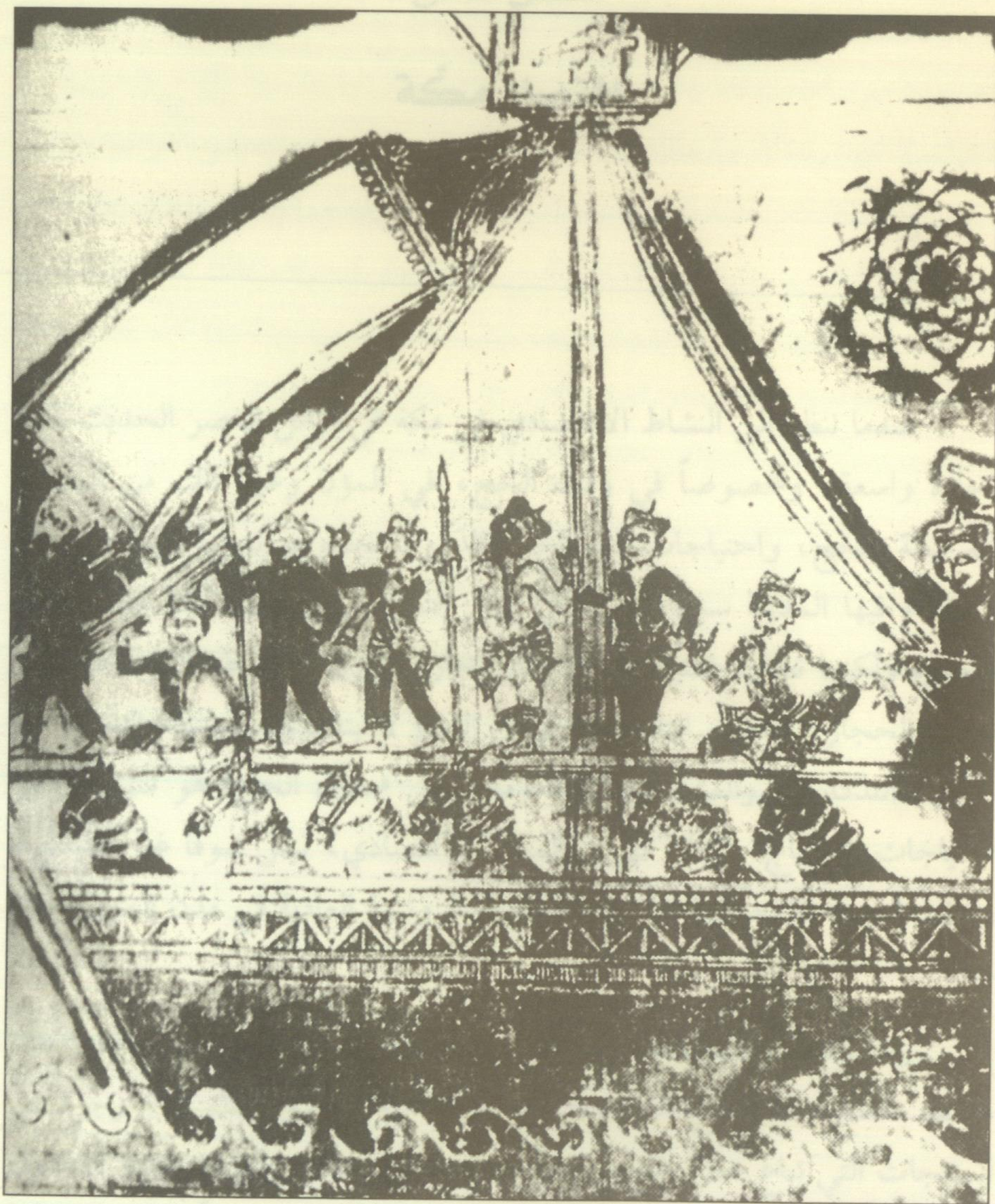
سواحل البحر المتوسط. وفي منطقة البحر الأحمر، كان الموقف أكثر تعقيداً إذ من الواضح أن الطرق البرية والبحرية، أو مزيجاً من الاثنين، قد تم استخدامها. وكان من الممكن الذهاب براً من القاهرة إلى مُخا بوجود عدّة محطات للتوقف في الطريق. كما أن الرحلة من دمشق إلى مكة أو جدة كانت تتم كلّها براً، وقد يستخدم الطريق البحري أحياناً بالنسبة للقطاع الأخير من ينبع إلى جدة. كما أن الطريق من القاهرة كان مزيجاً من البرّ والبحر، وكانت السويس المكان الطبيعي لنقل الركاب والبضائع.

وكما أكدنا، كانت جدة هي السوق الرئيسي حيث كانت البضائع تصل من البرّ والبحر (البحر غالباً) ثم تنقل إلى وسائل نقل أكثر ملاءمة. وفي حالة البضائع المتّجهة إلى الشمال، إلى دمشق أو القاهرة، فقد كان هذا يعني نقل البضائع إلى قوارب صغيرة بالنسبة للبضائع المسافرة بالبحر، أو إلى قوافل الجمال للبضائع المسافرة بالبرّ. أما البضائع المتّجهة إلى الجنوب تجاه مُخا وبحر العرب فكان النقل يتم غالباً إلى سفن أكبر، على الرغم من أن البضائع كانت تنقل براً حتى مُخا.

والشيء الواضح جداً أن القليل جداً من هذه التجارة له علاقة بالدين، أو الحج خاصة. فتجارة البحر ببساطة لم تكن مناسبة لأوقات الحج، ويمكن أن تكون مناسبة لتجارة البرّ. لكن بمجرد الرحيل وفي بداية الطريق نجد أنَ بضائع كثيرة قطعت جزءاً من الطريق بالبحر، كما أن كثيراً من التجارة البرية كانت محكومة بالرياح الموسمية، وكُتب لها أن تصل إلى ميناء معيّن عندما تصله السفن حسب الرياح الموسمية المناسبة. أما قوافل الحج فكانت تمثل الاستثناء لأنها بالضرورة محكومة بالتقويم القمري. وكما رأينا، فإن دورها التجاري كان محدوداً. ويمكننا الآن أن نعود إلى فحص اقتصاد مكة نفسها، والاستقرار على أن فكرة الصلة بين التجارة والدين، أو أي شيء يوصف بسوق الحج، يسيطر على كل التجارة والاقتصاد في الشرق الأوسط وغربي الهند... فكرة يجب أن تسقط تماماً.

الفصل الثامن

اقتصاد مكّة



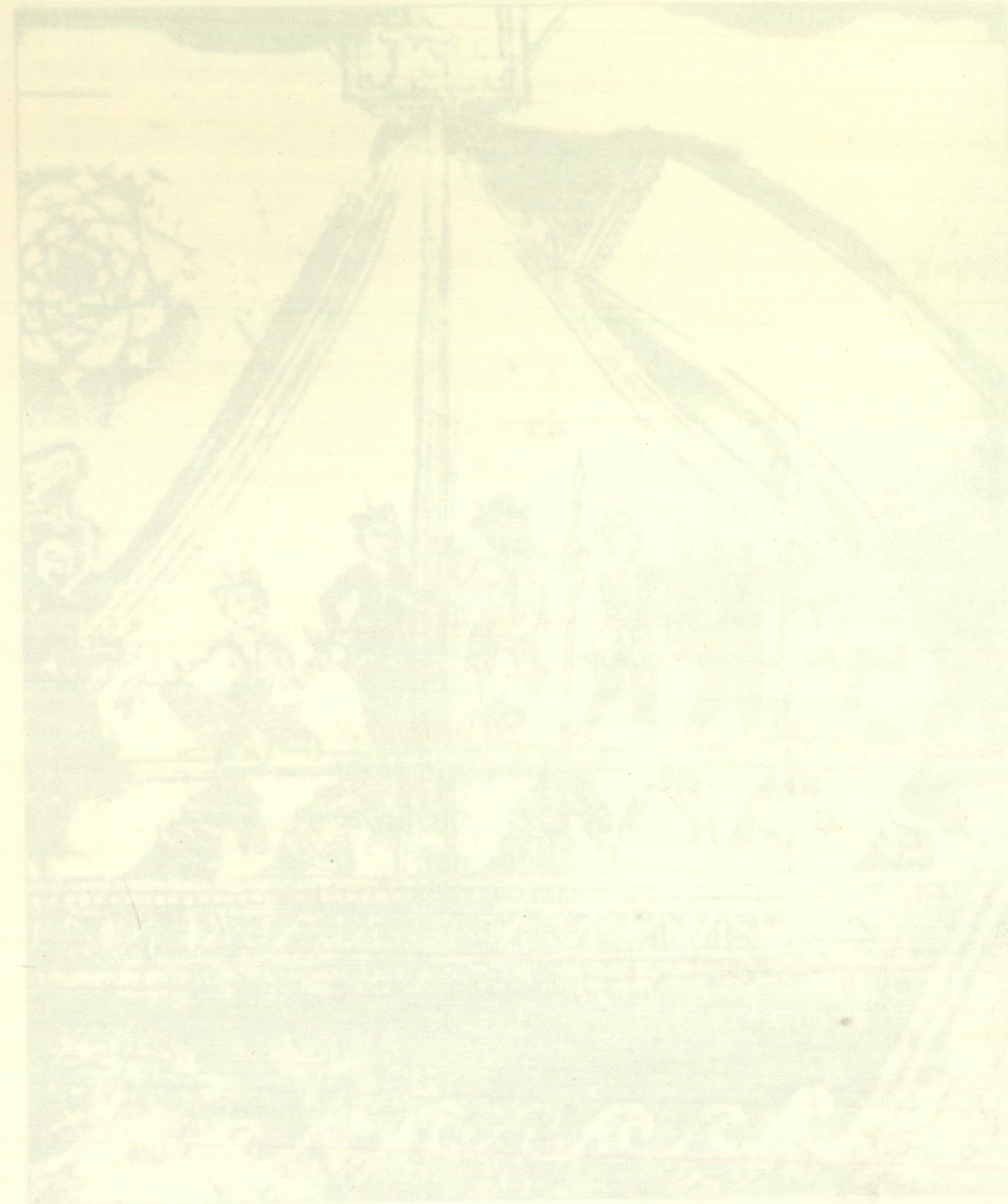
جدارية من معبد شيفا في تروبوديوم إرثر، وهو قارب عربي يحمل شحنة من الأحصنة.
ويمكننا أن نلتمس أهمية الاحصنة العربية أيضاً من خلال بعض الأدلة الأدبية الكافية لذلك.

الفصل الثامن

اقتصاد مكّة

عندما ننظر إلى النشاط الاقتصادي في مكة في أوائل العصر الحديث نجد تجارة واسعة، وخصوصاً في وقت الحج، في المؤن وغير ذلك من البضائع المرتبطة بالحج، واحتياجات الحجاج. والذي لا نجده هو تجارة مهمّة عبر مكة تستخدم فيها المدينة سوقاً، أو مركزاً لنقل التجارة. بالتأكيد، كان هناك بعض التجارة ولكنها تجارة ضئيلة داخل إطار تجارة الشرق الأوسط الاجتماعية، أو تجارة الحجاز، ومعظم الناس في قوافل الحج لا يتاجرون باستثناء التجارة في الأشياء التذكارية، والمؤن الغذائية. وما يسمى «سوق الحج» هو سوق لتوفير احتياجات الحجاج. لذلك فهو، بالمعنى الاقتصادي، ليس سوقاً غير تقليدي، وكانت أهميته الاقتصادية أقلّ من الأسواق الروتينية العادية في مدن الموانئ مثل جدة.

وقد كانت هناك بالطبع صلات بين مكة وجدة، وجزء من تجارة جدة مرتبط بالحج، فالحجاج القادمون عن طريق البحر يمرّون بالميناء، وجزء من المنتجات التي تباع خلال الحج كانت تستورد من جدة. ولهذا نستطيع أن نقول إن مكة اعتمدت على جدة إلى حدّ كبير، والعكس ليس صحيحاً، لأنه كما رأينا كان لجدة تجارة ضخمة نظراً لمكانتها كنقطة فاصلة أو كنقطة مركزية في البحر



الأحمر. ولم يكن لهذا علاقة بمكة. فبالنسبة لجدة كانت التجارة مع مكة مجرّد حلقة بين عدة حلقات.

المشكلة مع مكة تكمن في أنها كانت غير قادرة على إطعام نفسها، ولم يكن موقعها يساعدها على أن تصبح مركزاً تجارياً طبيعياً. وقد اعتقد منذ وقت مبكر، في عصر النبي ﷺ أن مكة كانت مركزاً تجارياً مهماً، وأن التقلب والتغيير الذي تمّ بسبب هذا، وبخاصة الطريقة التي قوّضت بها النخب الاقتصادية الجديدة التحالفات التقليدية القائمة على القرابة... قد خلقت أوضاعاً متعاطفة مع رسالة النبي ﷺ. لقد شكك البحث الحديث في هذا الاعتقاد، وخصوصاً في ما يتعلق بالقول بأن مكة لم تكن في الحقيقة مركزاً تجارياً مهماً في هذا الوقت. وعلى أي حال، يبدو من الواضح أنه بعد عصر النبي ﷺ دخلت مكة في فترة تدهور حتى الآن على الرغم من أي دور لعبته المدينة في التجارة في ذلك الوقت[1].

وكما أشار حاج من أوائل القرن التاسع عشر «إن مكة لا تقع على أي طريق مرور مباشر.. ومركزها، لذلك، لا يمكن أن يقع على أي خط مباشر للاتصال مع البلاد المجاورة التي يجري الاتصال بها عن طريق البحر. وتخدم موانئها كمدن موانئ بحرية للسفن التجارية، كما هو الحال مع جدة، أو مُخا على البحر الأحمر، ومسقط بالقرب من مدخل الخليج العربي/الفارسي. ولأن مكة لم تقع على الطريق إلى أي إقليم مهم، فالطبيعة لم تصمّمها كمدينة تجارية، أو كمكان للتجارة، بوقوعها في وسط صحراء جرداء تماماً، الأمر الذي منع سكانها من أن يكونوا مزارعين أو رعاة. فما هي المصادر الباقية أمامهم للحياة؟»[2].

(1) Russel King, «The Pilgrimage to Mecca: Some Geographical and Historical Aspects», Erdkunde, 26, 1972, p. 63, and for a revisionist view which downplays Mecca's economic importance at the time of the Prophet, see Patricia Crone, Meccan Trade and the Rise of Islam, Princeton, 1986.

(2) Ali Bey, Travels of All Bey in Morocco, Tripoli, Cyprus, Egypt, Arabia, Syria and Turkey, 1803 - 1807, London, 1816, 2 vols, II, p.101.

حقيقة لا مصادر، لأن المنطقة المحيطة كانت ولا تزال منطقة جدباء مشهورة. وكما قال ڤراثيما: «يجب أن تعرف أنه في رأيي أن لعنة الله صُبّت على هذه المدينة لأن هذا البلد لا ينتج عشباً، ولا شجراً، ولا أي شيء. ويعاني سكان البلد من ندرة عظيمة للمياه»[1]. وكنتيجة لهذا كانت المدينة، كلياً قريباً، معتمدة على الطعام المستورد الذي أتى من مناطق بعيدة بعد القاهرة عن طريق جدة، والجزيرة العربية وإثيوبيا[2]. وقد أشار حاج من منتصف القرن الخامس عشر إلى أن سكان مكة ليس لديهم مواد غذائية، أو أي مؤن، بخلاف ما يأتيهم بواسطة الحجاج، وبواسطة السفن الهندية والمصرية. وكما قال الله: ﴿رَبَّنَا إِنِّيٓ أَسْكَنتُ مِن ذُرِّيَّتِي بِوَادٍ غَيْرِ ذِي زَرْعٍ عِندَ بَيْتِكَ ٱلْمُحَرَّمِ﴾ (إبراهيم: 37)[3]. هكذا كان انعدام الإنتاجية في الحجاز بحيث لم يجب استيراد الطعام فحسب بل كذلك الخشب لترميم المسجد الحرام، من الهند، وكذلك الحديد، من جنوب بلغاريا عبر مصر.[4] وأشار البرتغالي القديم إلى أن مكة كانت تعتمد في غذائها على المؤن من جدة التي كانت بدورها تستورد معظم طعامها من مناطق أخرى على سواحل البحر الأحمر.[5] وكان في الواقع عملاً ورعاً وخيّراً إرسال الطعام إلى مكة والمدينة. ولاحظ مسافرون كثر كيف كان العثمانيون يفعلون ذلك في سخاء. وجد أوفنجتون سنوياً 20 أو 25 سفينة تأتي من مصر، تمولها الحكومة

(1) Ludovico di Varthema, The Itinerary of Ludovico di Varthema of Bologna from 1502 - 1508, ed. Sir Richard Carnac Temple, London,1928, p. 19.

(2) Ibid., pp. 17, 19.

(3) Bernard Lewis, ed., Islam: From the Prophet Muhammad to the Capture of Constantinople, New York, 1974, 2 vols., II, p. 32. For one contrary opinion, a very atypical one, see Anon., «A Description of the yearly voyage or pilgrimage of the Mahumitans, Turkes and Moores unto Mecca in Arabia», in Richard Hakluyt, The Principal Navigations, Glasgow, 1903 - 5, 12 vols, V, p. 352, where it is claimed that there were gardens and orchards on the plains between the mountains and the town.

(4) Suraiya Faroqhi, Herrscher uber Mekka: Die Geschichte der Pilgerfahrt, Munich, 1990, pp. 129 - 30.

(5) Affonso de Albuquerque, Cartas, Lisbon, 1884 - 1935, 7 vols, I, p. 223.

ومِلأى بالمؤن والمال.[1] ولاحظ نيبور بعد 60 سنة رعاية كبيرة من العثمانيين للمنطقة كلها ولحكامها. «كان الاشراف وعائلاتهم الكثيرة ينالون نفقات، وبهذه النفقات وبحمولة أربع أو خمس سفن كبيرة، ترسل سنوياً إلى جدة، ملأى بالمؤن، كان يجري دعم سكان مكة والمدينة كلهم تقريباً. وخلال الوقت كله، فيما يبقى الحجاج في مدينة مكة، كانت حمولة ألفي جمل من المياه تُوزَّع يومياً مجاناً، فضلاً عن العدد الكبير من الهدايا التي تزيّن بها الكعبة ويعظّم بها المنحدرون من محمد».[2]

كانت النتيجة أن المدن تميزت بحسن التموين بالمؤن. قال حاج في أواخر القرن الثاني عشر إن القمح كان رخيصاً حين كان في مكة، وعزا الأمر، كالعادة، إلى تدخل إلهي: «هذا السعر في أرض لا تملك مزارع ولا مصدراً لإعالة ناسها باستثناء المؤن المجلوبة إليها لهو سعر واضح فيه عون الله ونعمته».[3] وكما أشرنا، حاول حجاج كثر التغلب على هذه المشكلة بأن جلبوا معهم كل المؤن التي قد يحتاجون لها للرحلة إلى مكة ومنها ولمبيتهم في المدينة المقدسة. والواضح أن ذلك لم يكن ممكناً للجميع، وبالنسبة إلى المؤن الطازجة، كاللحوم والفواكه، كان يجب اللجوء إلى الأسواق المتضخّمة جداً والاحتكارية في مكة.

وقد وضحت التقارير المعاصرة أن سكان مكة اعتمدوا كلية في معيشتهم على الحج السنوي. وقد ذكر حاج أن «مكة بطبيعتها فقيرة جداً، وأنه لولا بيت الله لهجرت بالضرورة في عامين، أو ينتهي بها الأمر إلى أن تصبح تجمّعاً بسيطاً

(1) John Ovington, A Voyage to Surat in the Year 1689, ed. H.G. Rawlinson, London, 1929, p. 274.

(2) Carsten Niebuhr, Travels through Arabia and other Countries in the East, trans. Robert Heron, 2 vols, Edinburgh, 1792, II, p. 27.

(3) Muhammad ibn Ahamd Ibn Jubair, The Travels of Ibn Jubayr (11831185 AC), trans. R.J.C. Broadhurst, London, 1952, pp. 48, 52, 116 - 21.

أو مجرّد قرية صغيرة، لأن السكان عامة يعيشون لبقية العام على ما جمعوه خلال فترة الحج التي تنتعش فيها الحياة، وتزدهر التجارة، ويتحول نصف السكان إلى مضيفين، وتجار، وحمالين وخدم.. إلخ. أما النصف الآخر فيلتحق كلية بخدمة الكعبة، ويعيش على صدقات الحجاج وعطاياهم»[1]. وقد اعترفت الأقوال المأثورة الشعبية بكل هذا حيث يقول قول مكّي مأثور: «لا نبذر دقيقاً ولا سرغوم[*]. فالحجاج غلتنا (محصولنا)» وفي قول مأثور آخر «إن الحج خبز الحجاز»[2]. وكان الاقتصاد، في الحقيقة، اقتصاد تبادل خالص. فلا شيء يُنتج، ولا مصانع باستثناء مصانع صغيرة تنتج بضائع خاصة بالحج[3]. وينطبق هذا على ما بعد فترتنا أيضاً، وحتى يومنا هذا حقاً. فقد أشار هورجرونيه مع نهاية القرن التاسع عشر إلى أن السكان كانوا يكسبون أموالهم من إمداد الحجاج وغشّهم لأن المدينة ليس بها مصدر آخر للمعيشة[4]. وأشار بيرتون، معترضاً، إلى «أن المواطن اعتاد أن ينتظر موسم الحج بالوقوع في أيدي المرابين، وإذا كان محظوظاً، فهو يمسك بواحد، أو أكثر، من الحجاج الأغنياء، ويحتال عليه. وإذا لم يفعل هذا فهو في مشكلة لأن معدَّل الفائدة مرتفع»[5]. وفي تقرير عن حج عام 1991 إشارة إلى «أن التجار الحجازيين يتاجرون في أيام قليلة أكثر من تجارتهم خلال العام كله»[6].

ويُدَّعى أحياناً أنه في الوقت الذي تعتمد فيه جدة، ومكة، والمدينة تماماً

(1) Ali Bey, II, p. 102.

(*) نبات كالذرة يستخرج من بعض أنواعه (الذرة السكرية) عصير سكري.

(2) King, p. 62; Robert Lacey, The Kingdom, London, 1981, p. 88.

(3) F.E. Peters, Jerusalem and Mecca: The Typology of the Holy city in the Near East (New York University Studies in Near Eastern Civilization, Number XI), New York, 1986, p. 231.

(4) C. Snouck Hurgronje, Mekka in the Latter Part of the Nine teenth Century, Leiden, 1931, pp. 10, 23 - 4.

(5) Richard Burton, Personal Narrative of a Pilgrimage to al - Madinah and Meccah, London, 1898, 2 vols., II, p. 235.

(6) The Independent [London], quoted in the Sydney Morning Herald, June 20, 1991.

على الطعام المستورد تنفرد مكة بأن حاجتها الأساسية للطعام تكون عندما يتضخم سكانها بشكل كبير خلال وقت الحج. أما جدة والمدينة فقد اختلفتا عن مكة في أن الزوار يأتون طوال العام إلى جدة للتجارة، وإلى المدينة لزيارة قبر النبي، وهو عمل يمكن القيام به في أي وقت، ومع ذلك، فبينما لا شك في أن التركيز الشديد يحدث في وقت الحج، فقد أشرنا من قبل إلى أنه من التقوى زيارة مكة، والطواف بالكعبة، والدراسة هناك، والانهماك في عدد من العُمرات. وكان هناك، في الحقيقة، ما يشبه الحج الصغير في المناسبات التي تقع فيها أوقات مهمة للقيام بعمرة، لأنه على الرغم من إمكانية القيام بها في أي وقت فهناك أوقات معينة أفضل من غيرها.

وقد أشار ابن جبير إلى أنه «قد ارتبط بشهر رجب حجّ أصغر مهم حيث تأتي إلى مكة أعداد كبيرة في هذا الشهر. وفي صورة صغرى لما يحدث خلال الحج الكبير تعدّ قبيلة يمنية نفسها للقدوم إلى هذه المدينة المباركة عشرة أيام قبل العيد جامعة بين هدف أداء الحج الأصغر وإمداد البلاد بأنواع مختلفة من الطعام. وهم يصلون بالآلاف، رجال وجمال محمّلة بالبضائع التي وصفناها، ويأتون بوفرة من المبيعات لأهل المدينة وللحجاج الذين استقروا هناك»[1].

ونظراً لمكانة مكة المحترمة في العالم الإسلامي، فللحج أهمية اقتصادية أخرى أيضاً. فكما أشرنا، رأى كثير من حكام الهند المسلمين أن إرسال الصدقات، وبناء بيوت الضيافة في المدينة المقدسة واجب ديني. ولذلك فقد أرسل البعض إمدادات خيرية من الطعام. ويُذكر أن أورنجذب أرسل كميات كبيرة، وهكذا فعل أيضاً حكام جوجارات الأكثر تقوى. ولدينا أدلة على إرسال الصدقات والزكاة من المسلمين في الهند عن طريق الأسطول التجاري من كلكتا

(1) Ibn Jubayr, pp. 127, 131 - 2, 135 - 6, 165, 168.

في الفترة السابقة قبل أن يوقف البرتغاليون هذا[1]. وعندما أُسِر في مخا القصّاص والرحالة الشهير المثير للحيرة فقد أُرسِل إلى حاكم مكة هديّة أو تقدمة[2].

وقد أقام حاكم أتشي المسلم القوي في سومطرة علاقات قويّة مع مكة، وبعث بهدايا قيّمة إلى الحكام متلقياً في المقابل منحه الألقاب والاعتراف به[3]. وبعد ثلاثة قرون بالتقريب، وفي السبعينيات من القرن الثامن عشر توفر لدينا تقرير من رجل إنجليزي مكتوب في صورة مغالى فيها عن هذا «إن أقصى أركان الشرق تخضع للقبه (الشريف)، إن الحاج (الذي أرهقه الطريق) يشقى بلا توقف من أبراج تفليس أو يباب ما بين النهرين ليضيف فلسه(*) الصغير إلى كنز أهل المدينة، بينما الأمراء الآسيويون حكام أقاليم الهند، وسلاطين سبايسي أيلز (جزر التوابل) التي تحدد المحيط الجنوبي غرباً، تثري قبر النبي بالجواهر والذهب. إن الكمّ الكبير من المال الذي أحضرته سفينتنا لخدمة المسجد تقدمة سلام من حاكم (نابوب) إقليم أركوت Nabob of Arcot لمرض ابنته. لدليل مُوثّق على حماسة المسلمين. لقد بلغت قيمتها لاك (Lack) ونصف روبية، أي ما يقرب من عشرين ألف جنيه إسترليني. وكانت هدية من أمير ليس العالم في حاجة إلى معرفة غرقه في الديون، بحيث لا يحتاج الأمر إلى هذا الاستنزاف لإنهاك دخوله المرهونة»[4].

(1) Jean Aubin, «Un nouveau classique, l'Anonyme du British Museum», in Mare Luso - Indicum, III, 1976, p.185, and cf. J.F. Richards, ed., Precious Metals in the Late Medieval and Early Modern Worlds, Durham, N.C., 1983, pp. 202 - 3. For Ottoman patronage see Faroqhi, pp. 105 - 24.

(2) Femao Mendes Pinto, The Travels of Mendes Pinto, ed. and trans. Rebecca D. Catz, Chicago, 1989, pp. 10 - 11.

(3) Ibid., pp. 30,53,455.

(*) مبلغ نقدي صغير جداً.

(4) Eyies Irwin, A Series of Adventures in the Course of a Voyage up the Red Sea ...in the Year MDCCLXXVII, London, 1780, p. 58.

وقد أنتج الحج أيضاً فوائد اقتصادية ذات شرعيّة مشكوك فيها بالنسبة للحكام المحليّين والعصابات. ويخبرنا تقرير برتغالي من أوائل القرن السادس عشر أن الشريف حقّق مبالغ ضخمة من فرض الضرائب على كل قوافل الحجاج، وقد ظهر أنه جنى من قافلة القاهرة وحدها اثني عشر ألف كروزادو ضريبة رأس.[1]

ومن المفترض أن يضاعف هذا المبلغ على الأقل لتغطية كل القوافل الأخرى القادمة من دمشق، ومن الجنوب. وقد اشتكى الحجاج من هذا، لكن كان الأسوأ من هذا البدو المحليين الذين تخصّصوا في نهب قوافل الحجاج. ولهذا السبب فقد نتج من القانون والنظام الذي طبقه العثمانيون منذ أوائل القرن السادس عشر زيادة في عدد الحجاج.

وكما أشرنا من قبل، فقد رافق التجار هذه القوافل، ويجب أن نتذكّر أنهم كانوا جميعاً مسلمين. وبينما بدا هذا الاحتكار ساراً بالنسبة لهم، فإن هذه الحقيقة وحدها أثرت بالسّلب على التجارة الرئيسية لمكة، لأن الكثيرين من التجار، مع بدايات الشرق الأوسط الحديث، كانوا مسيحيين ويهوداً. ومن الواضح أنه كان هناك سوق رئيسي في مكة خلال موسم الحج، كما يتوقع المرء من هذه الأعداد الكبيرة للناس المشتركين فيه. ويُذكر أن «مائتي ألف شخص يحضرون الحج. ويشير بيتس Pitts إلى أن الحجاج الهنود يحضرون معهم بضائع قيّمة ومنتقاة تباع لكل الناس المترددين على مكة»[2]. ويكتب ابن جبير عما يشبه ذلك في مكة في عام 1183:

«تأتيها المنتجات من كل الأرجاء، وهي من أكثر البلدان رخاءً في ثمارها، وفي الضروريات المفيدة، وفي بضائعها وتجارتها، وعلى الرغم من عدم وجود

(1) Joao de Barros, Da Asia, Lisbon, 1778 - 88, II, pp. ii, 6.

(2) William Foster, ed., The Red Sea and Adjacent Countries at the Close of the Seventeenth Century, London, Hakluyt, 1949, pp. 3 - 4.

تجارة سوى في فترة الحج فإن تجمّع الناس فيها من الشرق والغرب يؤدي إلى حركة بيع في اليوم الواحد، بخلاف الأيام التالية، تحتوي على بضائع متنوّعة من الأشياء الثمينة مثل اللآلئ والصَّفير (الياقوت الأزرق) والأحجار الأخرى، وأنواع متعددة من العطور مثل المسك، والكافور، والعنبر، والألوة[*]، والعقاقير الهندية، والأشياء الأخرى المجلوبة من الهند والحبشة. وكذلك منتجات مصانع العراق، واليمن، وبضائع خراسان، وسلع المغرب وسلع أخرى يصعب إحصاؤها، أو تقييمها في شكل صحيح. وحتى لو انتشر هؤلاء في كل البلدان فإن أسواقاً نشطة يمكن أن تقام معهم وتستفيد جميعها من التأثيرات المفيدة للتجارة. هذا كله يحدث خلال الأيام الثمانية التي تلي الحج، وباستثناء ما يصل فجأة خلال العام من اليمن والبلدان الأخرى. ولا بضائع على وجه الأرض، أو منتجات إلا يوجد منها شيء في مكة خلال فترة التقاء الحجاج»[1].

وقد ذكر ڤارثيما في أوائل القرن السادس عشر قائلاً: «تجري في هذه المدينة حركة تجارة في غاية الكثافة، وذلك في المجوهرات، والتوابل من كل نوع وبوفرة، والقطن بكميات كبيرة، والشمع والمواد العطريّة ذات الرائحة وأيضاً بوفرة عظيمة»[2]. وكما نتوقع، لدينا سجلات للبضائع مشتملة على التوابل الداخلة إلى بلاد مثل مصر، وإيران، والعراق، ودمشق على قوافل قادمة من مكة[3]. وهذه التجارة يقوم بها تجار قادمون مع القوافل. وقد أشار حاج هندي إلى مصري «زار مكة للتجارة، وأدى الحج كذلك مرّات عدة»[4]. وقد

(*) الألوة (الصَّبر): نبات يستخرج من بعض أنواعه عصارة مرة تستعمل في الطب كمسهل.

(1) Ibn Jubayr, pp. 116 - 7.

(2) Varthema, p. 19.

(3) Hakluyt, The Principal Navigations, Duckett's account in III, 161; see also G.W.F. Stripling, The Ottoman Turks and the Arabs 1511 - 1574, Illinois, 1942, pp. 21 - 22 and K.N. Chaudhuri, Trade and Civilization in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750, Cambridge, 1985, p. 46.

(4) Mulla Safi - ud din Qazwini, «Anis - ul huja'aj», trans. A. Jan Qaisar and Z. Islam, 71 pp. typescript, [Qazvini], p. 53.

قام بعض الحجاج ببعض التجارة فباعوا السّلع في مكة، وموّلوا بهذا رحلة العودة. وهناك أيضاً بيع البضائع وإعطاء الصّدقات من أثمانها. والنقطة التي نؤكد عليها بشأن هذه التجارة في مكة هي أن السلع غالية، ولكنها ليست بالتّحديد سلعاً دينية، إنها تجارة في أشياء نادرة مثل اللآلىء، والسجّاد، والملابس الراقية. ولأنها تباع في مكة بالتحديد فهي تباع بضعف سعرها العادي (وهي بالطبع أشياء مستوردة وليست منتجات محلية). وبتعبير آخر، فإن بعضاً من قداسة مكة صبغ هذه البضائع الدنيوية المكلفة[1].

ولدينا أيضاً أوصاف لأسواق في مكة ذاتها خلال فترة الحج، وبعدها مباشرة. وقد أعطتنا فاروقي أفضل تقرير حديث عن هذا الموضوع[2]، فقد أشارت إلى أن مكة عاشت على الحجاج، وعلى العطايا والإعانات من العثمانيين. وكان هناك بعض الحرفيين ولا ذكر لنقابات مهنيّة أو زراعة أو صناعات محليّة. والوقت الرئيسي للتجارة هو بعد رفع القيود بعد نهاية المناسك في منى. وفي هذا السوق الضخم، ربما كان هناك حوالى ستة آلاف دكان أو أكثر، وإن كان عدد كبير منها يتاجر في أمور صغيرة، وهي ليست دكاكين حقيقية، ومعظم الذين يتاجرون ليسوا تجّاراً محترفين في بلادهم، فبعضهم يبيع سلعاً من أجل تغطية نفقاته، والبعض الآخر يشتري البضائع بطريقة تخيلية آملاً في بيعها في بلاده من أجل الربح. والعملية كلّها تصنع سوقاً ضخماً، لكنه سوق غير نمطي.

وهناك اضطراب حول هذا الموضوع في المصادر المعاصرة. فالحاج الهندي رأى باعة العطور، ودكاكين أخرى في المدينة[3]. وقد قام ابن بطوطة

(1) F. Eugene Roger, La Tens Sainte ou Description topographique tres particv.lie.re des saints lieux & de la terre de promission ... , Paris, 1646, pp. 234 - 5.

(2) Faroqhi, pp. 216 - 9.

(3) Qazvini, pp. 36,49.

بالسعي بين الصفا والمروة ووجد هناك سوقاً (بازاراً) ضخماً تباع فيه الحبوب من كل الأنواع، واللحم، والتّمور، والزبدة، وأنواع مختلفة من الفاكهة. ولا سوق منظماً في مكة أكثر من هذا باستثناء تجار الأقمشة، وباعة العقاقير عند باب «بنو شيبة»[1]، وتصف تقارير أخرى سوقاً كبيراً بعد الحج مباشرة في منى في ذي الحجة من 11 إلى 13، وذلك بعد خلع لباس الإحرام[2]. ويذكر تقرير معاصر أن الحجاج أقاموا خمسة أيام في منى لأنه في ذلك الوقت يوجد سوق حر، ومعفى من الضرائب[3]. وفي أواخر القرن السابع عشر قيل إن الحجاج مكثوا في مكة من عشرة إلى اثني عشر يوماً بعد عودتهم من عرفات ومنى، وأن ذلك كان وقت السوق الكبيرة، وكان مسموحاً به لأن المناسك انتهت ويستطيع الحجاج «الجدد» أن يشتغلوا بالشراء والبيع. وكانت البضائع المتوفرة كلها من بضائع شرقي الهند، والكثير من الأحجار الكريمة للأختام والأساور.. إلخ، المجلوبة من اليمن، والملابس الصينية، والمسك، وأنواع من التحف والأشياء النادرة[4].

وقد ادعى رحالة دنماركي، اعتماداً على مصدر غير مباشر، أن الكعبة كانت محاطة بممرات مقنطرة لحماية الحجاج من حرارة النهار الشديدة، كما أنّ لها غرضاً آخر وهو أن التجار المرافقين للقوافل يعرضون بضائعهم للبيع تحت هذه الممرات[5]. ومع منتصف القرن التاسع عشر على الأقل كان سوق منى سوقاً غير مبهر، ويقول بيرتون: «لم أتمكّن من رؤية الخطوط الأساسية للدكاكين، وتوقعت عرضاً عظيماً للبضائع، لكني دهشت عندما رأيت فقط

(1) Ibn Battuta, The Travels of Ibn Battuta, trans. H.A.R. Gibb, Cambridge, Hakluyt, 1958 - 71,3 vols., I, p. 206.

(2) Encyclopedia of Islam, Leiden, 1960,2nd. ed., s.v. hadjdj.

(3) Anon., in Hakluyt, The Principal Navigations, V, p. 358.

(4) Pitts in Foster, ed., The Red Sea, p. 38.

(5) Niebuhr, II, pp. 35 - 6.

سقيفة من الحصير، وسقائف مليئة أساساً بالمؤن الغذائية». ولم يذكر بيرتون أسواقاً أخرى في مكة، ويجب أن نكون حذرين في استخدام أدلّة من القرن التاسع عشر. فقد أشرنا إلى أن الصورة الاقتصادية في الشرق الأوسط تغيّرت مع السيادة المتزايدة لغرب أوروبا. وعلاوة على هذا، كان التأثير الوهابي مهماً في مكة منذ أواخر القرن الثامن عشر. فهؤلاء المتطهرون Puritans كانوا معارضين بشدّة لما رأوه بدعاً، وتصرفوا بقوة لتطهير العبادات عامة، وبخاصة إفساد الحج بكثير من المال والثروة في مقابل التقوى[1]. واليوم أصبحت التجارة حرّة مرّة ثانية، وغالباً قبل بداية الحج. ففي تقرير من عام 1991 أشار أحد الحجاج إلى أنه على الرغم من أن التعاليم الإسلامية ترفض ذلك فإن فترة ما قبل الحج هي أيضاً فترة شراء لا يتوقف[2].

وقد تضايق بعض الحجاج من الأنشطة التجارية خلال فترة الحج على الأقل. ففي 1183 أشار ابن جبير مستهجناً إلى أنه «خلال كل أيام الحج أصبح المسجد الحرام سوقاً كبيراً تباع فيه أشياء تتراوح بين الدقيق والعقيق، ومن القمح إلى اللآلئ، والعديد من السّلع التجارية الأخرى. ومن المعروف أن هذا محرّم في الشريعة الإلهيّة»[3]. وقد وجد حاج هندي في نهاية القرن السابع عشر أن هذا غير ملائم. «لقد لوحظ أن الكثيرين منهم (الحجاج) كانوا دائماً مشغولين بأمور دنيوية، وبخاصة بشراء السلع والأشياء القيّمة». واشتكى أيضاً من الفوضى في وقت الحج. «في موسم الحج يصبح سوق النّشل أكثر ازدهاراً. وتُوَلِّد عنف وفوضى الأشرار من مصر، والبلاد الغربية (المغرب)، كثيراً من الغضب خلال

(1) Burton, II, p. 225 and passim; for other accounts of mercantile activity in the nineteenth century, a time when we have argued the whole character of the hajj and Mecca had changed, see inter al Hurgronje, pp. 3 - 4, 220, and C.M. Doughty, Travels in Arabia Deserta, London, 1926,1 vol ed., I, pp. 60, 71, 206, which seems to point to a trade in provisions and souvenirs only.

(2) The Independent [London], quoted in the Sydney Morning Herald, June 20, 1991.

(3) Ibn Jubayr, p. 188.

أنشطة البيع والشراء في السوق»[1]. وفي القرن التاسع عشر وُجدت أيضاً مثل هذه الشكاوى، ولاحظ التّفرقة بين التجار والحجاج. وفي سَوق منى تباع كميات كبيرة من البضائع. ويقول الحجاج إن التجار ينهمكون في التجارة إلى حدّ أنهم ليس لديهم وقت للعبادة. ومن خلال التظاهر بحماية بضاعتهم يبقون في حوانيتهم ويتخلّون عن أداء العبادات[2].

والنقطة الخطيرة هنا هي أنّ مكة لم تكن مركزاً عادياً للتبادل (التجاري). وقد نجح رحالة إنجليزي مدقّق في أواخر القرن السابع عشر في شرح هذا جيداً حيث قال: «إن مبانيها عادية، ولا تسمح بأن تصبح مكاناً للهو المسموح به، لولا هذا اللجوء السنوي إليها بواسطة آلاف الحجاج الذين تعتمد المدينة عليهم كلية، وذلك لأن كثيراً من الحوانيت تغلق أبوابها خلال العام»[3]. وقد أشار العالم الفرنسي الحديث جان أوبن Jean Aubin إلى نفس هذه الظاهرة حيث يقول: «بموقعها في بيئة مدنية صحراوية مهددة بغزوات البدو، فإن مكة على مفترق طرق تجاري وفكري تتآلف مع المؤمنين من كل البلدان خلال موسم الحج. وفي بقية العام تحيا المدينة على وصول حاملات البضائع، والتجار القاصدين إلى الهند أو العائدين من معبر خطير، واحتفالات الزواج[4].

ويأتي أحسن تحليل لهذا الموضوع في عمل الجغرافي العمراني ف. إ. بيترز F.E. Peters. إن أي إمكانات للتجارة العادية في مكة تنتهي مبكراً في الفترة الإسلامية لأن المدينة اكتشفت سلعة تصدير جديدة ناجحة نجاحاً غير عادي. ومن صناعتها، وهذا هو الدين. فالتجارة في المدينة كلّها موجهة

(1) Qazvini, pp. 50, 53, 54.

(2) Jafar Sharif, Islam in India, or the Qanun - i - Islam, ed. G.A. Herklots and William Crooke, London, 1975, p. 121.

(3) Pitts in Foster, ed., The Red Sea, p. 25.

(4) JeanAubin, «Marchands de Mer Rouge et du Goife Persique au tournant des 15e - 16e siecles», in Denys Lombard and Jean Aubin, eds, Marchands et hommes d'affairs asiatiques dans l'Ocean Indien et la Mer de Chine 73e - 20e siecles, Paris, 1988, p. 87.

للحج. فالبدو يبيعون الغنم والماعز للأضحية، والبربر يسافرون بتجارتهم جيئة وذهاباً، وسماسرة الجمال يوفّرون المواصلات إلى عرفات، وآخرون ينشطون مثل: نصّابي القروض ومقرضي المال برهون، والعاهرات. وبالتقريب، كل واحد استأجر غرفاً خلال الموسم، والبعض يعيش من خلال تحولهم إلى عرسان في الزيجات المؤقتة حتى تتمكن النساء العازبات من أداء المناسك. وقد أشار بيترز إلى أن أحد أهم الأعمال المتخصّصة في خدمة الحجاج هي وظيفة الدليل، أو المطوّف، الذي تحدثنا عنه سابقاً. «كانوا أكبر وأعظم مهنة نقابية، فهم يرتّبون كل شيء ولا يُستغنى عنهم كمرشدين (أدلّة) للمناسك المعقّدة، وهم منظّمون تنظيماً دقيقاً، ويعملون بشكل عام كوكلاء وميسّرين (لأمور) الحجاج».

وعلى الرغم من أن مكة لم يكن لها نصيب في التجارة الدولية العظيمة للتوابل فهي، من البداية إلى النهاية مجتمع مقاولين، وهم ممارسون متحمّسون لعمل موسمي عظيم يستوعب طاقة كل الناس من الحاكم الشريف (Sharif) إلى المتسوّل. فقبل وصول قوافل الحج، يذهب كل السكان إلى جدة لشراء البضائع الهندية، والعودة بها إلى مكة، وبيعها للحجاج بسعر يزيد على 50% ربحاً، ومع انتهاء الحج، يغلق التجار حوانيتهم، ويذهبون إلى الطائف في الجبال، أو إلى جدة حيث منازل معظمهم ويعقد بيترز مقارنة مفيدة جداً بين هذا النوع من التجارة والأنشطة الاعتيادية الأخرى: «إن مكة أعظم مراكز التجارة في العالم الإسلامي في العصر الوسيط، وليس بالشكل المعتاد في القاهرة، أو اسطنبول، أو دمشق حيث كانت التجارة جزءاً من شبكة بيع بالجملة، وتجارة تجزئة، واستيراد وتصنيع، ونظام اعتماد، وصيرفة، وحيث خَزّن أمراء التجار بضائعهم في الخانات الأثرية، وقاموا بأعمالهم التجارية في أسواق أنيقة رائعة. لقد كان هناك تجّار مكيون أغنياء، بالتأكيد، وكانت هناك أرباح طيّبة، لكن التجارة كانت في مجملها بالمفرّق، أي بالقطاعي، وتجارة موسمية وقائمة بالضرورة على

انتهاز الفرص. ولم تشهد مكة ما يشبه الشبكة التجارية، أو حتى وجود مؤسسة اقتصادية لها صفة الدوام»[1].

وهكذا، فإن معظم تجارة مكة مخطّطة لتدبير احتياجات الحجاج الذين يصل عددهم إلى مائتي ألف حاج. ومن بين السلع المباعة المؤن الغذائية بالطبع، والأشياء التذكارية التي يأخذها معهم أغنياء الحجاج إلى بلادهم، وعادة ما كانت تترك أثرها على جيرانهم. فإن أي شيء يُشترى من مكة، حتى وإن لم يكن شيئاً محلياً من إنتاج مكة، يكون له شذاه ومكانته. أما الأشياء المرتبطة بالكعبة وبالمسجد العظيم، أو بالدين عموماً، فتقديرها عظيم، وتُفضّل كأشياء تؤخذ إلى الوطن.

ونشير إلى بعض من أهم هذه الأشياء التذكارية الدينية: يُذكر أن أورنجذب قد تأثر بالمكانس الصغيرة المستخدمة في كنس بيت الله[2] وقد وصف معاصر كيف أن الشريف نفسه كنس داخل الكعبة مستخدماً الماء، وقد حاول بعض الأشخاص الحصول على بعض من هذا الماء. «وقد كُسرت المكانس التي نُظِّف البيت بها إلى قطع صغيرة، وأُلقيت إلى الجماهير، ومن يحصل على قطعة صغيرة منها أو غصن يحفظها كأثر ديني مقدس»[3]. وقد اشترى زائر دنماركي في 1763 من جدة رسماً للكعبة، «هذا الرسام يكسب رزقه من عمل هذه الرسومات للكعبة وبيعها للحجاج»[4]. وقد وصف رحالة أوروبي خبير تذكاراً دموياً، وهو وصف لم أجد له دليلاً يؤيده. فبعد عرفات والعودة إلى مكة «يقوم رجل دين (High priest) بعمل موكب يقود فيه جملاً مخصّصاً للأضحية، ويسير به في شوارع مكة الرئيسية. ويعدّ شعر هذا الجمل أثراً تذكارياً ثميناً عندهم. فعندما يأتي الجمل يحتشد الحجاج لكي يقتربوا منه على قدر

(1) Peters, pp. 37, 66 - 67, 227, 229 - 32.

(2) Peters, p. 163.

(3) Pitts in Foster, ed., The Red Sea, p. 30.

(4) Niebuhr, II, pp. 33 - 4.

الإمكان لكي ينتزعوا بعضاً من شعره، ويربطونه بأذرعتهم كشيء مقدّس، وبعد أن يسير رجل الدين بالجمل بما فيه الكفاية يتجه إلى الميدان، أي إلى السوق الكبير، ويضعه بين يدي مساعد الحاكم أو قاضي المدينة الذي يطلقون عليهم اسم Daroga والذي يحيط به بعض الموظفين المسؤولين، فيقوم بذبح الجمل بفأس، وذلك بضربه بالفأس ضربات عدة على الرأس والرقبة والصدر. وبموت الجمل يسعى كل الحجاج للحصول على قطعة لحم منه، ويغمدون سكاكينهم التي بأيديهم بحماسة شديدة وهرج إلى حد أنهم لا يكملون صلواتهم devotions وإلى حد أن عدداً من الحجاج يقتلون، ويصابون، ويحتلون بعد ذلك مكانهم في سجل الشهداء عندهم»[1].

وهناك شيء على قدر كبير من القيمة. الأول هو كسوة الكعبة المزخرفة زخرفة عالية، والتي كان تستبدل كل عام بواسطة حاكم مصر من المماليك في البداية، ومؤخراً من السلطان العثماني الذي أعد كسوة جديدة في كل عام لقبر النبي ﷺ في المدينة. وفي كل عام تعمل الكسوة الجديدة للكعبة في مدة ستة شهور. وتدفع تكاليف الكسوة من الأوقاف وغيرها من وسائل التمويل الحكومية. وقد تميّزت قافلة الحج القاهرية بأنها تحضر معها هذه الكسوة أو غطاء الكعبة، حيث توضع على المحمل الشريف، وهو محفة مزخرفة زخرفة غنية، ويرافق القافلة إلى الأماكن المقدسة في الذهاب والعودة. وقد ترك لنا إدوارد لين E. Lane في عام 1835 وصفاً مشهوراً لهذا يعطي انطباعاً جيداً عن الثراء العام والمكانة المحترمة العامة لكل قافلة الحج:

«إنه إطار هيكل مربع من الخشب له قمة هرمية وله غطاء من القماش الأسود المطرّز بزخرفة غنية بالكتابة والطرز الذهبية في

(1) Adam Olearius, The Voyages & travels of the ambassaddors sent by Frederick duke ofHolstein to the great Duke of Muscovy, and the King of Persia. Began in the year MDCXXXIII and finish'd in MDCXXXIX. . . , trans. John Davies, London, 1662, p. 232.

بعض أجزائه على أرضية خضراء وحرير أحمر ومطرز بشراريب من الحرير وبشرّابات تعلوها أجراس فضيّة. والغطاء ليس له طراز واحد في ما يتعلق بزينته. ففي كل غطاء شاهدته لاحظت على الجزء الأعلى من الأمام منظر معبد مكة (الكعبة) مشغولاً بالذهب، ومن فوقه حروف رمزية باسم السلطان. وهي لا تحتوي على شيء سوى مصحفين (أو نسختين من القرآن) إحداهما في لفيفة والثانية في الشكل العادي لكتاب صغير. وكلتاهما موضوعتان في صندوق من الفضة ملحقة بها من الخارج من أعلى. ويحمل المحمل جمل طويل يعفى من أي عمل طوال حياته الباقية»[1].

ويطلق على الغطاء الفعلي اسم «الكسوة» أو ستارة الكعبة. وقد أشار حاج أوروبي حوالى 1580 إلى أنه «قبل مغادرة قافلة القاهرة يقوم الباشا بتسليم «غطاء النبي ﷺ» (الكسوة) لقائد القافلة وتسمى في اللغة التركية «بي مشمشا تلنبي». «وهذا الغطاء من الحرير عليه في الوسط كتابة من حروف ذهبية تقول: لا إله إلا الله محمد رسول الله. ويصنع هذا الغطاء لهدف محدد وهو تغطية منزل صغير في مكة يقع في وسط المسجد (الكعبة)، ويغطيه من قمته إلى أسفله»[2]. وبمجرد وصول الغطاء الجديد يُخلع القديم ويعطى الغطاء القديم للخصيان الذين يخدمون في المسجد Sayde والذين يبيعونه للحجاج بأربعة أو بخمسة سرافين للقطعة الواحدة. وسعيد ذلك الإنسان الذي يستطيع الحصول ولو على قطعة صغيرة جداً ليحتفظ بها بعد ذلك كأثر مقدّس عظيم.

ويقال إن «من يوضع مثل هذه القطعة تحت رأسه ساعة موته يُغفر له كل ذنوبه بفضلها»[3].

(1) .Quoted in G.E. von Grunebaum, Muhammadan Festivals, London,1976,pp.37 - 8.

(2) Anon., in Hakluyt, V, p. 342.

(3) Ibid., p. 351..

ويبدو أن تجارة عظيمة الشأن نشأت حول قطع كِسوة الكعبة لأنّ أحد حجاج الهند يقول: «من الجائز شرعاً شراء قطع من كسوة الكعبة من العبيد والفقراء الذين وُزّعت عليهم الكِسوة، ولكن ليس من الجائز شرعاً بيعها»[1]. ولدينا وصف موسع للمسألة كلّها تركه لنا رحالة أوروبي من أواخر القرن السابع عشر يقول بأن الشريف يأخذ الكسوة القديمة «ويقوم بتقطيعها إلى قطع صغيرة، ويبيعها للحجاج الذين لا يبدون اهتماماً بالمبالغ التي يدفعونها في مقابل قطعة من الكِسوة. ولأنهم متحمّسون للحصول على هذه القطع فإن قطعة في حجم ورقة يصل ثمنها إلى سلطاني، أي تسعة أو عشرة جنيهات إسترلينية. ويتمّ أيضاً تقطيع الحبل القطني الذي يثبّت به الجزء الأسفل من الكِسوة، ويتمّ فكّه وبيعه، والكثيرون يشترون قطعة من كسوة البيت (بيت الله أي الكعبة) ليضعوها على صدورهم عند موتهم وتُدفن معهم. ويحملون هذه القطعة دائماً معهم مقدرين إياها كتميمة ممتازة تحفظهم من كل خطر. وأميل إلى الاعتقاد بأن السلطان الشريف يكسب أموالاً طائلة من بيع الكسوة القديمة تساوي تكاليف الكسوة الجديدة على الرغم من قولهم أن الشغل المعمول فيها فقط تطلّب عدداً كبيراً من الناس، ولمدة عام كامل»[2].

أمّا الأثر التذكاري الديني الثاني المهم فهو ماء البئر الشهيرة زمزم. وكما أشار القزويني إن من الفضيلة شرب هذا الماء، والاغتسال به، والنظر إلى البئر. وأضاف قائلاً: «إنه من الفضل أخذه إلى كل أركان العالم»[3]. وقد وصف تقرير أوروبي المسألة بشكل تام: «يسحب أربعة رجال الماء من البئر، وهم لا يُؤجرون على هذه المهمة. ويقوم الحاج بشرب هذا الماء والاغتسال فيه. وعندما يأتي الحجاج إلى مكة في البداية، فهم يشربون منه من دون تعقّل، وهذا

(1) Qazvini, p. 34..

(2) Pitts in Foster, ed., The Red Sea., p. 31.

(3) Qazvini, pp. 30,33.

يعني أنهم لم يتطهروا فقط بل إن جلدهم وجسدهم يصاب بطفح جلدي في شكل بثرات أو نقاط ويسمّون هذا تطهيراً لمفاسدهم الروحية. إنهم يقدّرون هذا تقديراً عظيماً لدرجة أن كثيراً من الحجاج يأخذونه معهم إلى بلادهم في أوعية صغيرة، أو قدور من الصفيح (ويشير بيترز إلى أن صناعة هذه القدور هي صناعة مكة المحليّة الوحيدة)[1]. ويهدونها إلى أصدقائهم، نصف ملعقة لكل واحد، يتلقّاها في كفّه في عناية فائقة. وبكثير من الشكر، يرتشف قليلاً منه ويرشّون البقية على وجوههم، ورؤوسهم العارية رافعين أكفّهم، في الوقت نفسه، راجين الله بأن يحقّق لهم سعادة الذهاب في الحج إلى مكة»[2]. وفي وقت السوق بعد الحج «ينشغل الدراويش تماماً في توزيع وبيع الماء المقدّس لهؤلاء الناس الجهلة»[3]. «ويأخذ بعض الحجاج أوعية صغيرة من الماء إلى بلادهم، ولكن غالباً ما يشتري كل واحد كفناً من قماش الكتان الجيد لكي يدفن به، لأنهم لا يستخدمون الأكفان لهذا الغرض، والتي يمكن الحصول عليها في الجزائر أو في بلادهم الأخرى بثمن أرخص. لكنهم يفضّلون شراءها من هنا حيث يستطيعون تغطيسها في ماء زمزم المقدس. وهم يحرصون حرصاً شديداً على حمل هذا الكفن معهم أينما يرحلون، بحراً أو براً، حتى يتأكدوا من أنّهم سيدفنون به»[4].

وقد كان لهذه الممارسة أهمية اقتصادية جانبية عميقة. فقد أشار مشاهد فرنسي من سبعينيات القرن الثامن عشر إلى التجارة الضخمة في المنسوجات (الأقمشة) الهندية في مُخا وجدة، وأكّد أن هذه التجارة مدعومة بعوامل دينية، فالحجاج في مكة، كما يقول، يحصلون لأنفسهم على أكفان مصنوعة من القطن البنغالي. ومعظم هؤلاء الحجاج يفعلون هذا نيابة عن هؤلاء الذين لم يتمكّنوا

(1) Peters, p. 231.

(2) Pitts in Foster, ed.. The Red Sea., pp. 33 - 4.

(3) Daniel in ibid., p. 79.

(4) Pitts in ibid., pp. 38 - 9.

من أداء فريضة الحج. وقد ادعى، في ما يبدو أنه مبالغة كبيرة، أنه يوجد دائماً على الأقل خمسمائة حاج كل عام، وكل واحد منهم يحمل معه ثلاثة أكفان على الأقل، وحسب زعمه يباع ثلاثة ملايين كفن مبارك في كل عام[1].

ومن الواضح أن هذه التجارة في الأشياء التذكارية المقدسة كانت تجارة واسعة. وقد أشرنا إلى أشياء تذكارية أثرية أخرى كانت ترسل إلى الأباطرة المغول فيما كان يبدو حقيقة شكلاً من أشكال التجارة الخفيفة المستترة، لأن الشريف كان يتوقّع أن يحصل على أشياء أكثر قيمة، وإن كانت أقل قداسة. وفي أوائل القرن التاسع عشر حصل علي بك على أشياء تذكارية بعد حجه، ليس فقط على قطعة من قماش الكعبة، بل حصل أيضاً على ماء زمزم، وعدة مكانس صغيرة استخدمت في كنس الكعبة[2].

ولكي نلخّص هذا الأمر المهم، يبدو واضحاً أن التجارة في مكة كانت محصورة في فترة الحج. وفي الأوقات الأخرى، لم تكن هناك سوى سوق صغيرة في المواد الغذائية. وفي وقت الحج تجارة متنوّعة. فمن ناحية، لدينا الغالبية العظمى من الناس في المدينة وهم مجرد زوار لأداء المناسك الدينية، وليس لهم علاقة بالتجارة من أجل الربح. وعدد كبير من هؤلاء لا يقوم حقاً بأي عمليات شرائية حيث تم تحذيرهم من قبل بارتفاع الأسعار في مكة، وبالميول التجارية الربحية لسكانها. ولذلك فهم يأتون بمعظم احتياجاتهم معهم، ولديهم على التو طعام يكفيهم في رحلة العودة إلى بلادهم. وإذا لم يكن لديهم ما يكفيهم، فهم يشترون فقط من الطعام ما يسدّ احتياجاتهم الضرورية. وإذا زادت مشترياتهم عن المطلوب، فهم يبيعون الفائض لزملائهم الحجاج الذين يحتاجون إلى هذه المؤن. ومثل هؤلاء الحجاج، لا يشترون سوى بعض ماء زمزم

(1) Comte de Modave, Voyage en Inde du Comte de Modave, 1773 - 1776, ed. Jean Deloche, Paris, 1971, p. 342.

(2) Ali Bey, II, pp. 59,60,81.

المقدّس، وقطعة من كسوة الكعبة إذا استطاعوا. وكان هذا عادة حد تجارتهم. ويجب أن نذكر أن عدداً كبيراً من الحجاج كانوا فقراء ووفّروا لعدد مَن السنين من أجل القيام بهذه الرحلة العظيمة. وقد تمَّ دعم هؤلاء بواسطة الحكام والنبلاء الأتقياء. ومثل هؤلاء ليست لديهم قدرة على شراء المجوهرات أو التوابل.

ثم هناك بلا شك أعداد كبيرة من الحجاج الذين اشتروا أشياء تذكارية دينية، ولكنهم اضطروا إلى شراء الطعام في رحلة العودة. وهذه المجموعة، إذا ما كانت لديها القدرة المادية، تقوم بشراء بعض الأشياء التذكارية غير الدينية، أو يستفيدون من عملية شرائية جيدة حيث يشترون بعض الأشياء ليبيعوها أثناء عودتهم، أو بمعنى آخر، إن هذا يعادل ظاهرة شيكات الرحالة المحدثين الأوائل.

وفي النهاية لدينا تجار صرحاء وبسطاء استفادوا من هذا الاجتماع الواسع للبشر في بيع بضاعتهم، وهم يستغلون الفرصة كذلك لأداء الحج. والسلع التي يُتاجر فيها تتكون من أشياء تذكارية للحجاج، والمؤن اللازمة لرحلة العودة، والبضائع العادية الأخرى التي يمكن أن تباع لتجار آخرين، أو للقلة من الحجاج الأثرياء. ويجب أن نتذكر في النهاية أنه بالنسبة لسكان مكة وضواحيها كانت هذه المناسبة العظيمة للحصول على المؤن اللازمة لهم لبقية العام عندما تصبح مكة مهجورة جزئياً أو كلياً. فأثناء الحج، هم يعملون أدلاّء مطوّفين، ويؤجّرونَ غرفاً في منازلهم، ويمدّون الحجاج بالمواصلات، وأعمال الحمل، وبالحيوانات اللازمة للأضاحي. وهم ينهمكون في الأعمال التجارية، والملازمون منهم للمسجد العظيم يبيعون الأشياء التذكارية الدينية، ويتحكمون في الوصول إلى زمزم والأماكن المهمة الأخرى، إنّ هذا النوع من التفكيك لمادتنا يمكّننا من أن نرى رؤية سليمة، الصلة الكاملة بين الحج والنشاط الاقتصادي. وهذا يعني أننا نستطيع أن نقول إن العلاقة كانت علاقة ضعيفة، وإنه بينما كانت مكة موقعاً لسوق رئيسي خلال فترة الحج وفقاً لنمط اقتصادي غير تقليدي، فإنها تعود في كل عام إلى موقع ليست له أهمية تجارية.

الفصل التاسع

الخاتمة



عرفات، وهو مكان الاعتراف. يبين هذا الرسم بشكل واضح حقيقة الحج، ففي اليوم التاسع من شهر ذي الحجة، يتجمع الحجاج في الوادي، ويبقون واقفين حتى تبلغ الشمس خط الزوال. ويتوجب على الحجاج إلى مكة ارتداء ثوب أبيض ذا لفة قصيرة ويسمى الاحرام.

الفصل التاسع

الخاتمة

يبدو موضوع الحجاج والحج وكأنه موضوع غامض في الوقت الحالي حتى لو كانت الرؤية الإسلامية مهملة كلياً. وهذا غريب لأن الحج هو أكبر تجمّع دوري متكرّر للبشر لأي غرض في تاريخ العالم. وهو وضع تمتّع به الحج لنحو ألف وخمسمائة عام. ولذلك فهذا الفصل الخاتمة يهدف إلى وصف الحج كظاهرة عامة نقارن فيها تقارير وأوصاف الحج في الأديان الأخرى، ونبحث في دراسات نظرية أكثر، وبخاصة دراسات ڤكتور واديث تيرنر Edith Turner [(1)].

لقد أخرج لنا علماء جنوبي آسيا، وبخاصة الجغرافيون، العديد من الدراسات الحديثة عن الحج الهندوسي، ومن بينها مقال إراواتي كارڤي Erawati Karve المثير للجدل [(2)] ودراسة بهردواج Bhardwaj الأكاديمية الكبيرة [(3)].

---

(1) For some of the general issues raised here, see also my short article «Pilgrims, Travellers, Tourists: the Meanings of Journeys», Australian Cultural History, no. 10,1991, pp. 125 - 34.

(2) Irawati Karve, «On the Road: A Maharashtrian Pilgrimage», Journal of Asian Studies, XXII, 1,1962, pp. 13 - 29.

(3) Surinder Mohan Bhardwaj, Hindu Places of Pilgrimage in India (A Study in Cultural Geography), Berkeley, 1973. Among other studies of Hindu pilgrimage are E. Alan Morinis, ed., Pilgrimage in the Hindu Tradition: A Case Study of West Bengal, Oxford, 1984; Diana L. Eck, Banaras: City of Light, New York, 1982; Bur - ton Stein, ed., South Indian Temples: An Analytical Reconstruction, New Delhi, 1978, especially Stein's Introduction; Nancy Gardner =

ويمكن أن تكون بعض التقارير والأوصاف عن الحج المسيحي مفيدة ونافعة. وقد أرّخ سبمثيون Sumption وصفاً ممتازاً للمسيحية في العصور الوسطى يناقش موضوعات القدّيسين، والآثار الدينية (البقايا)، والمعجزات، وأخيراً، الحج. وتقريره، مع ذلك، تقرير اجتماعي وديني لا يعطي اهتماماً لمناقشة المضامين الاقتصادية والسياسية[1]. وقد أمدّنا بروديل بتقرير نمطي مختصر وممتاز في عمله الكلاسيكي «البحر المتوسط»[2]. وتشتمل دراسة أقدم لهيث (Heath)، عن الحج في العصر الوسيط، على معلومات مثيرة عن، مثلاً، الضاربين أنفسهم بالسوط تقرباً إلى الله، وطلب الغفران، والطرق الفعلية للحج، أو «طريق الحجاج» الذي تبعه حجاجه[3]. أما كتاب كيندال (Kindall) فهو كتاب وصفي أساساً، وكتاب مصوّر ويحتوي على اقتباسات طويلة من وثائق. أما الحالة الدراسية التي قدمها داڤيز (Davies) فهي جديرة بالاهتمام[4]. وتعدّ دراسة هوارد (Howard) للحج المسيحي وصفاً رقيقاً لدور الحجاج في الدين على اتساعه، وهو تنقصه أيضاً المضامين الاقتصادية والسياسية. ومع ذلك فاتجاهه ليس كلّه اجتماعياً ودينياً[5]. وقد قدّم الجغرافي العمراني بيترز (Peters) دراسة مقارنة

= Cassels, Religion and Pilgrim Tax under the Company Raj, New Delhi, 1988; David Sopher, «Pilgrim Circulation in Gujarat», Geographical Review, vol. LVIII, 1968, pp. 392 - 425 and R. L. Singh, and Rana P.B. Singh, eds., Trends in the Geography of Pilgrimages: Homage to David E. Sopher, Varanasi, 1987. Also on Hindu pilgrimage see Makhan Jha, ed., Dimensions of Pilgrimage: An Anthropological Appraisal (Based on the Transactions of a World Symposium on Pilgrimage), New Delhi, 1986 (13 of the 15 chapters are about Hindu pilgrimage), and Ann Grodzins Gold, Fruitful Journeys: The Ways ofRajasthani Pilgrims, Berkeley, 1989.

(1) Jonathon Sumption, Pilgrimage: An Image of Mediaeval Religion, London, 1975.

(2) Femand Braudel, The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II, London, 1972, 2 vols, pp. 264, 615.

(3) Sidney Heath, Pilgrim Life in the Middle Ages, London, 1971 [reprint of 1911 edition].

(4) Alan Kendall, Medieval Pilgrims, London, 1970; Horton and Marie - Helene Davies, Holy Days and Holidays: The Medieval Pilgrimage to Compostela, Bucknell, 1982.

(5) Donald R. Howard, Writers and Pilgrims: Medieval Pilgrimage Narratives and their Posterity, Berkeley, 1980. 9. F.E. Peters, Jerusalem and Mecca: The Typology of the Holy city in the Near East, New York, 1986.

ممتازة قارن فيها بين مكة وأورشليم (بيت المقدس) في أوائل العصر الحديث. وهو عمل متميّز جداً[1].

ومع ذلك فهناك مشاكل نجدها في التقارير العامة عن الحج، وفي التقارير الخاصة بالحج المسيحي. وهذا ينطبق خصوصاً على عالم الأنثروبولوجيا المهم ڤيكتور تيرنر (Victor Turner) الذي يعتمد كتابه على معرفته المعمّقة، وتحليله الدقيق للممارسات المسيحية على الرغم من أنه يصف ظاهرياً الحج عموماً. فما هي أفكاره الرئيسية؟

إن أفضل كلمة قصيرة قيلت عن أفكار ڤكتور تيرنر هي تلك التي قالتها أرملته وشريكته في «دائرة معارف الدين» حيث كتبت تقول: «إن الحج يأخذ شكل طقس المرور بمراحله الثلاث: أولاً: العزل (بداية الرحلة). ثانياً: الحالة الواقعية (الرحلة ذاتها، والإقامة بالمزار، والالتقاء بالمقدس). ثالثاً: إعادة التجمع (العودة). . . وتتميز المرحلة الوسطى للحج بالإدراك بالتحرر المؤقت من العلائق الاجتماعية، وبشعور قوي بالجماعية والرفقة (الأخوة). فبالنسبة للحجاج، الجماعية تعني شعوراً خاصاً بالرابطة والعطف الإنساني؛ ومع ذلك، ففي كل حالة نجد أن هذه الجماعية توجّهها معتقدات وقيم، ومعايير دين تاريخي خاص»[2].

والمصطلحات الرئيسية هنا هي liminal الحالة الواقعية وCommunitos الجماعية، فهذه المصطلحات المتقاربة يجب رؤيتها كجزء من تمييز تيرنر بين «البنية» و«اللابنية». فالإنسان هو كيان بنيوي ولا بنيوي معاً، وينمو داخل اللابنيوية ويُحفظ من خلال البنية. فالبنية، أو كل ما يفرق الناس، ويحدد

(1) The Encyclopedia of Religion, ed. Mircea Eliade, New York, 1987, 16 vols., XI, p. 328. For Victor Turner's views see «The Centre out there: Pilgrim's Goal», History of Religions, XII, 3, 1973, pp. 191 - 230, also published as «Pilgrimages as Social Processes», in Victor Turner, Dramas, Fields and Metaphors: Symbolic Action in Human Society, Ithaca, 1974, pp. 166 - 230, and also Victor and Edith Turner, Image and Pilgrimage in Christian Culture, New York, 1978.

(2) V. Turner, Dramas, Fields and Metaphors, p. 293 - 8, and «Center out there», passim.

اختلافاتهم، ويتحكّم في أفعالهم، هي قطب واحد من مجال مشحون يكون في القطب المضاد الجماعية أو اللابنية. «وتحدث الجماعية خلال المرحلة الواقعية من الرحلة، أي بعد المغادرة، ولكن قبل العودة عندما تكون الذات في حالة عزل مكاني عن المألوف العادي. . .». فهي تشدد على العلاقات الخاصة. إنها بداية بين مراحل أكثر أو أقل ثباتاً من العملية الاجتماعية. فإن الحج، على الأقل في فترة ما قبل العصر الحديث، مثّل مستوى عالياً من الحرية، والاختيار، والإرادة، واللابنيوية بشكل أكثر مما هو في عالم المزرعة، أو القرية أو مدينة العصور الوسطى الكوزموبوليتانية (العالمية) لخصوصيّتها المحلية، جماعية لبناها المتعددة.

ولا حاجة للسؤال عن قوة عمل تيرنر وصرامته التحليلية، أو عن فائدة بعض أفكاره لدراسة مثل دراستنا، لكنه، هو وزملاؤه، يضلّون الطريق عندما يحاولون وصف الحج كظاهرة عالمية. فقد ادعى ذات مرة أن الطبقة تفرق بين الحجاج الهنود تماماً، ومثلما لا يسمح الإسلام لغير المسلمين بالذهاب إلى مكة[1]. والمقارنة هنا كلام فارغ لا معنى له، لأن الحالة الأولى تشير إلى تقسيمات داخل جماعة دينية ملحوظة، بينما الحالة الثانية هي تمييز بين جماعة دينية معيّنة والجماعات الدينية الأخرى. وتظهر مشاكل مماثلة في مناقشاته، ومناقشات تلاميذه، حول أرثوذكسية الحج. حيث ترى إديث تيرنر الحج خارج حدود الأرثوذكسية الدينية (الاستقامة الدينية). «إنهم يسحبون المؤمن بعيداً عن مركز المنظمة»[2]. وبالطريقة نفسها، يشير بيتر براون إلى أنه، كما وضح فكتور تيرنر، «هجر أو ترك البنى المعروفة لوضع معين تغير فيها هذه البنى، والتخلص (التحرر) التالي للشعور التلقائي بالرفقة (الصحبة) هي جزء من الجاذبية الدائمة لتجربة الحج في المجتمعات المستقرّة»[3].

(1) Turner, «Center out there», p. 221.

(2) The Encyclopedia of Religion, XI, pp. 328 - 30.

(3) Peter Brown, The Cult of the Saints, Chicago, 1981, p. 42.

والآن، إن معظم هذا الذي قيل لا ينطبق على الحج، ولو انطبق، فعلى الأقل ليس من دون متطلبات خطيرة. فالحج مركزي وأرثوذكسي و«أصيل»، وهو حقاً يمثل (السنة) الأرثوذكسية، وما يتم فعله أملته نصوص أرثوذكسية (سنية) وأدلة أرثوذكسية (سنية). وبالتأكيد هناك جماعية، ولكن من دون فقدان للقيود والسيطرة. وبالتأكيد، إن تجربة الحج تجربة غامرة، ولكنها داخل حدود مرسومة ومقيدة. فهؤلاء الحجاج ليسوا أحراراً، ولا تربطهم معايير اجتماعية. بل على العكس تماماً، لأن البنى الاجتماعية المعتادة حلّت مكانها بنى أشدّ من بنى الحياة اليومية، مثل فرض أن يلبس الحاج ملابس خاصة (الإحرام)، والامتناع عن قص الشعر والعلاقات الجنسية حتى تتم المناسك. كما أن هذا الاقتباس من أ. دوبرونت A. Dupront عن الحج قد أخطأ الطريق حيث يقول: «إن مجتمع الحج مختلط، ولذلك فهو، إلى حد كبير، مجتمع متماسك، يشترك فيه أشخاص من أعمار ومكانة اجتماعية مختلفة، من ذكور وإناث، من رجال دين ورجال عاديين. كلهم يشتركون في عملية اتصال غامضة»[1]. وفي الحقيقة، إن الحج قُصد منه أن يكون هكذا. فعلى سبيل المثال، من المقصود أن يلبس الجميع نفس الإحرام المتواضع، وألا يكون النساء وراء حجاب لأنه لا رجل لديه أفكار نجسة غير طاهرة في مثل هذه المناسبة المقدّسة بين كل المناسبات. ومع ذلك، توضح الأفلام التوثيقية الحديثة والكتب، بشكل كبير، أن التمييزات من جميع الأشكال لا تزال في الحقيقة موجودة وبالطريقة نفسها. نجد براون المعتمد على إديث وفيكتور تيرنر، يرى الإسلام أكثر مركزية مما هو عليه حقيقة. فإذا كانت الآثار التذكارية لم تحتل موقعاً رئيسياً في التقوى المسيحية، فإن الأرضية الروحية لحوض البحر المتوسط المسيحي ربما كانت مختلفة تماماً. وربما كانت تشبه ما كان في العالم الإسلامي المتأخّر: «فالمقدس تمّ توطينه بشكل دائم في مناطق قليلة مميزة، مثل «الأرض المقدسة» و«مدن

(1) Quoted ibid., p. 147, f.n. 103. 16. Ibid., p. 90.

القدّيسين» مثل روما. وربما كان هناك ما يمكن تسميته بمكة مسيحية، أو كربلاء مسيحية، ولكن ليس الانتشار الحاسم لعقيدة القديسين الكبار»[1]. ومن المعرفة العامة، أن العالم الإسلامي لديه عدد كبير من الأماكن المقدسة، وغالباً قبور لأناس مقدسين، وبعضهم، على الأقل معروف بشكل واسع ومُبَجَّل، مثل القدّيسين المسيحيين الكبار، كما يشير براون. وكمثال واحد لذلك وجد كزافييه دي بلانهول في عام 1937 «ما لا يقل عن مائتين وخمسين ألف حاج في مزار في السنغال»[2]، بينما في الأوقات الحديثة يزور عدة ملايين من الشيعة قبر الإمام الثامن في مشهد بإيران.

وفي بعض المناطق نجد أموراً متشابهة مع بعض الاختلافات. فالاتصال الجسدي بموضوع مقدس يبدو أكثر أهمية عند المسيحيين، بينما في الإسلام لا تأليه للقديسين، والذي كان موجوداً لدى المسيحيين في العصور الوسطى. ويكتب بيترز عمّا يسميه، بكل سرور «المخلفات الدينية الملامسة، مثل الملابس التي لمست قبر قديس»[3]. وهذه يمكن مماثلتها بالأكفان المغموسة في ماء زمزم التي أشرنا إليها في الفصل الثامن. ويشير بروديل، في ما يتعلق بالمسألة العامة الخاصة بالأشياء التذكارية الدينية، إلى بعض الأمور المتشابهة. فهو يقتبس من تقرير عن «بيع أنواع مختلفة من الأشياء التذكارية الدينية في أورشليم، يأخذها الحجاج معهم إلى بلادهم. وهناك يهدونها لأسرهم وأصدقائهم حيث تعدّ هدايا قيّمة ومحبوبة، لأن أي شيء يأتي من أورشليم يعتقد أنه مقدّس، وأن امتلاكه يمنح البركة»[4]، والشيء نفسه يحدث مع صعوبة الحج كلية في زمن سابق على تطور وسائل المواصلات الحديثة. فقد أشرنا إلى أن الحج رحلة طويلة للكثيرين الذين أرادوا تأديتها. ويشير بروديل إلى أن

(1) Xavier de Planhol, The World of Islam, Ithaca, 1959, p. 74.

(2) Brown, Cult of the Saints, p. 87 et seq.

(3) Quoted in Peters, p. 226.

(4) Braudel, Mediterranean, pp. 264, 615.

الحجاج المسيحيين إلى الأرض المقدسة من البندقية كانوا يقضون ثلاثة وأربعين يوماً في الرحلة هناك، وثلاثة وتسعين يوماً في رحلة العودة.. كل هذا للبقاء مدة تقل عن شهر في فلسطين.

ويمدنا جواتاين (Goitein) بمنظور مقارن مفيد عندما كتب يقول: «إن التجار والحرفيين (الصنّاع) والعلماء معاً يقومون برحلات لمصالحهم الشخصية، ويلتقون بحجاج إلى الأماكن المقدسة. والحج الإسلامي بالطبع، قد فاق كثيراً في الأهمية الحج في الدّيانتين الأخريين، ففي المقام الأول، الحج هو إحدى الفرائض الدينية الأساسية للمسلم، بينما في المسيحية واليهودية الحج أمر له فضله»[1]. ومع ذلك، فإنّ هذا ينطبق على اليهود فقط بعد دمار الهيكل الثاني في عام 70م. وقبل هذا التاريخ، كان الذكور اليهود مجبرين على زيارة الهيكل، وفقاً لتقارير مختلفة، لمدة يوم أو ثلاثة أيام احتفال في كل عام[2] ويختلف الإسلام في أنه يحتفظ بحج إجباري يشمل النساء، مثلهن مثل الرجال.

وعندما يكتب العلماء عن الحج كنوع من السفر (أو الرحلة)، أو حتى كنوع من السياحة، فمن الممكن غالباً أن يضلّوا. ويستطيع تيرنر أن يقودنا إلى بحث عن معاني السفر. فهو يخبرنا أننا نستطيع أن نرى العملية الاجتماعية التي يمرّ بها مجموعة خاصة من الحجاج خلال مرحلة استعدادهم للمغادرة، وتجاربهم الجماعية في الرحلة، ووصولهم إلى مركز الحج، وسلوكهم وانطباعاتهم في المركز، ورحلة العودة... كسلسلة من الدراما الاجتماعية والمغامرات الاجتماعية، وغير ذلك من وحدات العمليات المتعاقبة[3]، لقد قيّم

(1) S.D. Goitein, A Mediterranean Society, Berkeley, 1967 - 78, 3 vols., I, p. 55.

(2) Encyclopedia of Religion, XI, s.v. «pilgrimage», pp. 335,346.

(3) See Abdul Kadir Haji Din, «Economic implications of Moslem Pilgrimage from Malaysia», Contemporary South East Asia, IV, 1, June, 1982, pp. 58 - 75; Valene L. Smith, ed., «Pilgrimage and Tourism: the Quest in Guest», Annals of Tourism Research, Special Number, XIX, 1,1992. See also Nelson H.H. Grabum, «Tourism: The Sacred Journey», in V. Smith, ed., Hosts and Guests: The Anthropology of Tourism, Philadelphia, 1977, pp. 17 - 31.

البعض الحج بالضبط كشكل من أشكال السياحة[1]. وقد لاحظ فيكتور تيرنر بشكل بسيط أن «الحج مزدهر هذه الأيام، ولكن يجب أن نعتبر الكثيرين سياحاً لا حجاجاً»[2]، وتخبرنا أرملته، حديثاً، أن «التحلّل المؤقت من الروابط الاجتماعية الذي يميز رحلة الحاج يشترك فيها المسافرون الآخرون الذي لهم علاقة بالحجاج، وبخاصة السياح والزهاد. فالسياح ربما هم قلبياً حجاج..»[3].

ولقد تم تيسير الحج من خلال التطويرات نفسها، وبخاصة وسائل المواصلات الأحسن والأرخص، ووسائل السفر مثلما تيسر السفر والسياحة، لكن يبقى اختلاف الهدف، فالسفر والسياحة من أجل اللهو. أما هدف الحج فهو ديني، قلباً وقالباً، وذلك لأداء فريضة دينية، ولكسب البركة. وهنا تظهر أهمية درجة التطوع، أو العكس، وهو الإجبار. فالإنسان يستطيع أن يختار ألا يسافر هذا العام، أو حتى لا يسافر أبداً إذا لم يكن قادراً على ذلك، أو في حالة اختيار إنفاق الدخل على أشياء أخرى حسب تقدير المرء. أما الحجاج فليس أمامهم اختيار، فالمسلمون الذاهبون إلى مكة يؤدّون فريضة أساسية في دينهم، كما يزور الذكور اليهود الهيكل قبل دماره في عام 70م. أما الآخرون فإن المسألة ليست إجبارية بالنسبة لهم، ومع ذلك يجب تمييز الحج عن السفر والسياحة. وفي بعض الأحيان يكون الحج بهبة معيّنة، وأحياناً أخرى يؤمل في مكافأة الحاج على جهوده. ويعتقد الحاج أنه إذا فعل الرب أو وسيط إلهي هذا وذاك، فإنه، ذكراً أو أنثى، سيكون مضطراً إلى الوفاء بنصيبه من الصفقة، والذهاب إلى أورشليم، أو إلى فرناسي Varanasi، أو كانتربري. وبالتبادل، لو ذهب حاج إلى لوردس Lourdes فيشفى.

(1) Turner, «The Centre out there», p. 196.

(2) Encyclopedia of Religion, XI, s.v. «pilgrimage», p. 328.

(3) Turner, «Center out there», p. 208.

وهكذا بينما السفر استجمام وتطوعي بالضرورة فالحج ليس كذلك، أو على الأقل ليس إلى هذا الحد. وينعكس هذا في الأعداد الضخمة من الفقراء الذين يشتركون في الحج على مر السنين، فهم لم يذهبوا في إجازة سياحية ويذكرنا تشوسر بهذا، كما تذكرنا أيضاً التقارير الكثيرة عن الحج إلى الأرض المقدسة في العصور الوسطى، بشكل أكثر قوة في حالة الحج الإسلامي. وليس هذا بالغريب بما أن هذا الحج حج إجباري بشكل أكثر مما هو في الديانات الأخرى.

والأصح أن المرء يجد استمرارية في الإلزام والتدين في الحج. ويمكن تصوير هذا النوع من الخلط، أو الحيرة، من خلال الاستخدام الشعبي لكلمة «مكة». فمكة هي بالطبع مركز الحج الإسلامي، وهو مركز من القداسة بحيث إن غير المسلمين ممنوعون من الوصول إليه، ولكن الخطاب الشعبي عَلْمَنَ المدينة حتى أننا نتحدث عن ناشفيل (Nashville) كما لو أنها مكة عشاق الموسيقى الشعبية (الريفية)، وعن ديزني لاند Disney land كما لو أنها مكة الزائرين للساحل الغربي، ولا شك في أن الزائر يشعر بالمهابة والعظمة في هذه الأماكن كما يشعر الحاج في مكة. ومع ذلك فهذا التشبيه العلماني الشاحب بتجربة الحاج لا يزال أمراً تطوعياً. ولكنّ القول بأن السائح الزائر لمكة علمانية يمر بتجربة دينية أو صوفية... فهذا المدى يشير إلى مخاطر التخطيط المغالى فيه. فالحاج يشتري هدايا تذكارية بينما الزائر لمدينة ناشفيل سيصاب بورم في الحلق.

النقطة التي نسعى إليها واضحة بالطبع، فالسفر الطاهر (أو النقي)، وبخاصة الحج الطاهر ليس إلا وسيلة مساعدة على الفهم. كيف يمكننا أن نصنّف شخصاً يتجوّل في الأرض المقدسة، يزور المزارات، ويشتري الحلى الصغيرة؟ وكما أشرنا من قبل فإن مزارات الحج مجاورة بالضرورة للأسواق التي تبيع سلعاً مقدّسة غامضة، وبضائع دنيوية، ومنها أشياء غير مقدسة مثل المخدرات (وتبيع) العلاقات الجنسية. وقد أشار تيرنر إلى «حدوث الاتصال

والتسوق، والسوق كلهم معاً في مكان منعزل»[1]. وقد أشارت دراسة عن الحج المسيحي في العصور الوسطى إلى أنه بينما كان الحج مجازاً للحياة الإنسانية وتمريناً روحياً. كان الشيء نفسه رحلة إلى أورشليم وروما، أو مزاراً معيناً، أي أنها سفر يعني خطراً ومغامرة، وحب استطلاع. ومن ثم الروح الكارنفالية Carnival التي تجهم الأخلاقيون بسببها والمفاسد المزعجة مثل الأعمال الجنسية الطائشة والكتابة الجرافتية على القبور والبقايا الأثرية الدينية والقطع التذكارية من المزارات[2].

وفي النهاية، ماذا عن درجة وطبيعة الجماعية الموجودة بين الحجّاج؟ وكيف يظهر الخبراء المهرة بالطريقة التي يعرفون بها أنفسهم بتمييز أنفسهم عن غير المهرة، أي دور «الآخر» في خلق علاقة، أو رابطة بين الحجاج الرفقاء؟ وللوهلة الأولى، يبدو أن هذه فكرة مفيدة بالنسبة للحجاج المسيحيين، أو الهندوس، لأنهم يقومون بطقوسهم تحيط بهم جموع من الآخرين غير المشاركين. ماذا عن الإسلام؟ فالظاهر يشير إلى أنه لا مقارنة مع أي آخر. المقارنة يمكن أن تخلق عصبية لأن المسلمين فقط هم المسموح لهم بدخول مكة. ولكن في الحقيقة يبدو أن هذا يمثل رؤية متطرفة لما نراه. فالآخر في غاية القوة والاختلاف بالمقارنة، وأكثر استعداداً لخلق شعور بالجماعة تماماً لأنه ليس موجوداً هناك بالمرة. إنه شأن إسلامي في مواجهة كل العالم، وكل الناس والأمكنة خارج مكة. وحقاً كما ورد في كلمات أندرسون فإن الحجاج المسلمين هم مجتمع متخيل لأن الإنسان لا يعرف كل الآخرين (مليونا حاج بالتقريب) ومع ذلك فالرابطة ليست بأقل قوة، لأن الجميع مرتبطون بأداء أفعال وأعمال قاسية مشتركة، ومن هذا الأدنى المشترك معرفة متطلبات الحج ومتطلبات الدين عامة.

وهناك ضروريات بنيوية أخرى تدعم هذه الانعزالية (هذا الانفصال):

(1) Howard, Writers and Pilgrims, p. 14.

(2) Benedict Anderson, Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism, London, 1983.

صورة المرآة للجماعية. إنها ليست مسألة مسافر يترك وراءه كل القيود وكل عذّال حياته العادية. وكما أشار تيرنر: «على الرغم من أن الحج قيود في اتجاه الجماعية العالمية، فإنها لا تزال مرتبطة ببنية النظم الدينية التي تتولد عنها وتستمر في الوجود داخلها»[1]. إن الحاج المسلم يسافر حراً بشكل نسبي، ولكن بمجرد وصوله إلى المنطقة المقدسة في مكة يصبح فعله مقيداً ومنضبطاً، وبخاصة بواسطة دليله المطوف. وقد سمي مثل هؤلاء الوسطاء بالوسطاء الثقافيين الذين يقودون المسافر ويرشدونه إلى حد أن «المكان الآخر» يتم تصفيته من خلال عيونهم. وفي حالة الحج، لكل مجموعة قومية. ويشير أندرسون إلى حشد من الحجاج في موقع مقدّس يأتون من كل بلاد العالم، مجتمعهم المتخيل مجتمع واحد خلقته رابطة دينية، ويواصل تمييزه بين الحشد الكبير من الحجاج الأميين المتحدثين بلهجة وبين عدد صغير من الحجاج الخبراء المتعلمين الذين يعرفون لغتين آتين من كل مجتمع لهجي، يؤدون المناسك الموحّدة ويشرحون لأتباعهم معاني أفعالهم[2].

إننا نكتب عن موضوع رئيسي. وقد وصفنا السبب الرئيسي وراء حركة الناس في أوائل العصر الحديث. وقد سافر أناس كثيرون من أجل الحج أكثر من سفرهم لأي سبب آخر، ومن بينها سبب الحرب. وهكذا تصرّفوا بقوة لكسر خصوصية المجتمعات في فترة ما قبل العصر الحديث. ولم يكن الحج فقط مجرّد رحلة أو سفر. إن حيوية الديانات الرئيسة هي في الغالب نتيجة للحج. فالحج يخلق الجماعية حقاً، ويهب منافع قوية للعائدين. سواء أكان هذا شفاءً، أم شعوراً بالإنجاز الشخصي، أم بدور جديد كمثال للإيمان. وهؤلاء الذين يحرسون المكان المقدس يكسبون مكانة عظيمة وكذلك يربحون. إنه الأمل أن هذا العمل الحالي المتواضع والمحدود سيفيد في تقديم هذا الموضوع الرائع إلى الآخرين، وسيشجع المزيد من البحث والمقارنات بالأشكال الأخرى للحج وللسفر (أو الرحلة) عموماً.

(1) Turner, «Center out there», p. 219.

(2) Anderson, pp. 55 - 6.

المصادر والمراجع

NOTE: The more important of the sources listed here have been discussed in Chapter 1 of this book.

PRIMARY SOURCES [INDIAN AND ISLAMIC]

- Abul Fazi, Ain - i Akbari, trans. H. Blochmann et al., New Delhi, 1977 - 78,3 vols.
- Abul Fazi, Akbar Nama, trans. H. Beveridge, Delhi, 1972 - 3,3 vols. Al - Harawi, Abu al - Hasan Alt ibn Bala, Guide des Lieux delPelerinage, trans Janine Sourdel - Thomine, Damascus, 1957.
- Ali Bey, Travels of Ali Bey in Morocco, Tripoli, Cyprus, EgyptJArabia, - Syria and Turkey, 1803 - 1807, London, 1816,2 vols.
- Babur, Babur Nama, trans. A. Beveridge, New Delhi, 1970.
- al - Badaoni, Muntakhabu - t - tawarikh, trans. G. Ranking et al.,I Patna, 1973, 3 vols.
- Bigot, Henry, «Les strophes du pelerin de Puey Moncon (Voyage a la Mecque a la fin du XVIe siecle) avec preface, traduction et Icommentaire», Revue Tunisienne, 1916, pp. 87 - 124.
- Bilimoria, 3.H..,Ruka'at - i - Alamgiri, or Letters ofAurangzebe, Delhi, 11972. Donzel, E. van, Foreign Relations of Ethiopia, 1642 - 1700.
- Documents Relating to the Journeys ofKhodja Murad, Leiden, 11979. Gladwin, Francis, trans, The Memoirs ofKhojeh Abdulkurreem (of IKashmir), Calcutta, 1788.
- Gulbadan Begam, The History of Humayun, trans. A. Beveridge, IDelhi, 1972.
- Hajji ad - dabir, Are Arabic History of Gujarat, trans. M.F. ILokhandwalla, Baroda, 1970 - 74,2 vols.

- Saqi Must'ad Khan, Maasir - i - Alamgiri, trans. Jadunath Sarkar, 'Calcutta, 1947.
- IShah Nawaz Khan, Nawwab Samsam - ud - daula, The Maathir - ul - IUmara, trans. H. Beveridge, ed. Baini Prashad, Patna, 1979, 12 vols. ISharif, Jafar, Islam in India, or the Qanun - L - Islam, ed. G.A. IHerklots and William Crooke, London, 1975.
- ISikandar, The Mirat - i - Sikandari, ed. S.C. Misra, Baroda, 1961; Itrans. E.G. Bayly, History of Gujarat, Delhi, 1970; and trans by IFazlullah Lutfullah Faridi as Mirati Sikandari. Dharampur, In.d.
- ISmith, G. Rex, and Ahmad 'Umar al - Zayla'i, trans and ed., Bride of the Red Sea: A 10th 116th century Account of Jeddah, Durham, 11984. IZainud - din, Tohfut - ul - Mujahideen, trans. M.J. Rowlandson, ILondon, 1833.

PRIMARY SOURCES [EUROPEAN]

- Albuquerque, Affonso de, Cartas, Lisbon, 1884 - 1935, 7 vols.
- Albuquerque, Affonso de, Commentaries of the great Afonso
- Albuquerque, London, Halduyt, 1875 - 84, 4 vols.
- Alguns Documentos do Archive Nacional da Tone do Tombo, Lisbon, 1892.
- Annaes Maritimos e Coloniaes, Lisbon, 1840 - 46, 6 vols.
- Anon, «A Description of the yearly voyage or pilgrimage of the Mahumitans, Turkes and Moores unto Mecca in Arabia», in Richard Hakluyt, The Principal Navigations, Glasgow, 1903 - 5,1 12 vols, V, 329 - 65.
- Archive Portugues Oriental, ed. J.H. da Cunha Rivara, Nova Goa, I 185777, 6 vols.
- Archivum Romanum S.I., Rome, Provincia Goana et Malabarica, Cartas etc., vols. 15,16.
- Assentos do Conselho da Fazenda, vol. I, part 1,1613 - 1617, Panaji, I 1979. Assentos do Conselho do Estado, ed. P.S.S. Pissurlencar, Bastora, 1953 - 57, 5 vols, and supplementary series, 1 vol. in 2 parts, I Panaji, 1972.
- Baiso, Antonio, ed., Itineraries da India a Portugal por terra ICoimbra, 1923.
- Baldaeus, Philip, A Description of the East India Coast of Malabar land Coromandel, vol. Ill, London, 1703.
- Baldaeus, Philip, A True and Exact Description of the Most Celebrated East - Indian Coasts of Malabar and Coromandel as Ialso of the Isle of Ceylon . . . , in Churchill, A Collection of IVoyages and Travels, 3rd ed., vol. Ill, London, 1745, pp. 510 - 793.
- Barbosa, Duarte, Livro, London, Hakluyt, 1918 - 21,2 vols.
- Barros, Joao de, Da Asia, Lisbon, 1778 - 88.
- Belon, Pierre, (Belon du Mans), Les observations de plusieurs singularitez et choses

- Hasan ibn Yazid, Abu Zaid, Ancient Accounts of India and China by ITwo Mohammedan Travellers who went to those Parts in the 9th Century; translated from the Arabic by the late Learned Eusebius Renaudot, London, 1733.
- Ibn Battuta, The Travels of Ibn Battuta, trans. H.A.R. Gibb, Cambridge, Halduyt, 1958 - 71,3 vols.
- Ibn Jubair, Muhammad ibn Ahmad, The Travels of Ibn Jubayr (1183 - 1185 AC), trans. R.J.C. Broadhurst, London, 1952.
- Islam, Riazul, ed., A Calendar of Documents on Indo - Persian Relations (1500 - 1750), Tehran and Karachi, 1979 - 82,2 vols.
- Jahangir, The Tuzuk - i Jahangiri, trans. A. Rogers, ed. H. Beveridge, Delhi, 1968,2 vols in one.
- Khafi Khan, Khafi Khan's History of Alamgir, trans. S. Moinul Hag, Karachi, 1975.
- Khalifeh, Haji, The History of the Maritime Wars of the Turks, trans. James Mitchell, London, 1831.
- Ma Huan, The Overall Survey of the Ocean's Shores, trans. J.V.G. Mills, Cambridge, Hakluyt, 1970.
- al - Nahrawali, Muhammad ibn Ahmad, Extrados da historia da conquista do Yaman pelos Othmans. Contribucoes para historia do estabelecimento dos Portugueses na India, trans. and ed. David Lopes, Lisbon, 1892. Nagar, Ishwardas, Futuhat - i - Alamgiri, trans. and ed. Tasneem Ahmad, Del hi, 1978.
- Nizamuddin Ahmad, Khwajah, The Tabaqat - i - Akbari, trans. B. De., Calcutta, 1911 - 40,3 vols.
- Norris, H.T., trans. and ed., The Pilgrimage of Ahmad, Son of the Little Bird of Paradise. An Account of a 19th Century Pilgrimage from Mauritania to Mecca, Warminster, 1977.
- Pickthall, Mohammed Marmaduke, trans., The Meaning of the Glorious Koran, New York, n.d.
- Qazwini, Mulla Safi - ud din, «Anis - ul huju'aj», trans. A. Jan Qaisar and Z. Islam, 71 pp. typescript.
- Reeland, Adrianus [1676 - 1718], Four Treatises concerning the doc - trine, discipline and worship of the Mahometans ... III. A treatise of Babovius (sometime first interpreter to Mahomet IV) concerning the liturgy of the Turks, their pilgrimage to Mecca,... , London,1712.
- Reis, Sidi Ali, The Travels and Adventures of the Turkish Admiral Sidi Ali Reis in India, Afghanistan, Central Asia and Persia during the years 1553 - 1556, trans. A. Vambery, London, 1899.

memorables trouves en Grece, Asie, Judee, Egypte, Arabic et autres pays etranges, Paris, 1554.

- Bernier, Francois, Travels in the Mogul Empire, ed. A. Constable and V.A. Smith, London, 1914.
- Best, Thomas, The Voyage of Thomas Best to the East Indies, 1612 - I14, ed. William Foster, London, Hakluyt, 1934.
- Bocarro, Antonio, Decada 13 da historia da India, Lisboa, 1876. Boletim da Filmateca Ultramarina Portuguesa, nos. 1 - 41,1954 - . British Library, Additional Manuscripts, no. 28433.
- Broecke, Pieter van dan, Pieter van den Broecke in Azie, ed. W. Ph. Coolhaas, The Hague, 1962 - 3,2 vols.
- Bullarium Patronatus Portugalliae Regum in Ecclesiis Africa, Asiae atque Oceaniae, ed. Vicecomite de Paiva Manso, I, Appendix, Concilia Provincialia Ecclesiae Goanensis, Lisbon, 1872.
- Capper, James [Colonel] Observations on the Passage to India through Egypt and across the Great Desert..., 2nd ed., London, 1178. Castanheda, Femao Lopes de, Historia do descobrimento e conquista da India pelos Portugueses, 3rd. ed., Coimbra, 1924 - 33,9 vols.
- Castro, D. Joao de, Cartas, ed. Elaine Sanceau, Lisbon, 1954.
- Castro, D. Joao de, Roteiro da viagem que fizeram os Portuguezes ao Mar Roxo no anno de 1541, Paris, 1833. Castro, D. Joao, Obras Completas, ed. Armando Cortesao and Luis de Albuquerque, 3 vols, Coimbra, 196876.
- Coleccdo de Sdo Lourenco, ed. Elaine Sanceau, Lisbon, 1973 - 75,2 vols. «Corpo Chronologico», Archivo Nacional da Torre do Tombo, Lisbon. Correa, Gaspar, Lendas de India, Coimbra, 1921 - 31, Lisbon, 1969,4 vols. Correia - Afonso, John, trans and ed., Intrepid Itinerant: Manuel Godinho and his Journey from India to Portugal in 1663, Bombay, 1990.
- Costa Lobo, A. de S.S., Memorias de urn soldado da India Francisco Rodrigues Silveira), Lisbon, 1877.
- Costa Veiga, A. Botelho da, Relacao das plantas e descricoes de todas as fortalezas, cidades, e povoacoes que os Portugueses tern no Estado da India Oriental, Lisbon, 1936.
- Couto, Diogo do, Da Asia, Lisbon, 1778 - 88.
- Couto, Diogo do, 0 Soldado Pratico, 3rd ed., Lisbon, 1980.
- Couto, Diogo do, Vida de D. Paulo de Lima Pereira, Lisbon, 1903.
- Coverte, Robert [Captain], A True and Almost Incredible report of an Englishman,

that (being cast away in the good Ship called the Assention in Cambaya the farthest part of the East Indies) Travelled by Land through many unknown Kingdoms and great Cities .. . , London, 1612.

- Documenta Indica, ed. J. Wield et al, Rome, 1948 - , 16 vols to date, to 1594.
- Documenta Malucensia, ed. H. Jacobs, Rome, 1974 - 84,3 vols. Documentacao para a historia das Missoes do padroado Portugues do Oriente: India, ed. Antonio da Silva Rego, Lisbon, 1947 - 58, 12 vols.
- Documentaqao para a historia das Missoes do padroado Portugues do Oriente: Insulindia, ed. Artur Basflio de Sa, Lisbon, 1954 - 58, 5 vols. Documentacao Ultramarina Portuguesa, Lisbon, 1960 - 67, 5 vols. Documentos remettidos da India, ou Livros das Moncoes, ed. R.A. de Bulhao Pato, Lisbon, 1880 - 1935, 5 vols.
- du Jarric, P., Akbar and the Jesuits, ed. E.D. Ross and E. Power, trans. C.H. Payne, New Delhi, 1979.
- English Records on Shivaji (1659 - 1682), Poona, 1931.
- Ficalho, Conde de, Viagens de Pedro de Covilhan, Lisbon, 1898. Foster, William, ed., Early Travels in India, Delhi, 1968.
- Foster, William, ed., Letters Received by the East India Company from its Servants in the East, London, 1896 - 1902, 6 vols.
- Foster, William, ed., The English Factories in India, 1618 - 1669, 251 Oxford, 1906 - 27, 13 vols.
- Foster, William, ed., The Red Sea and Adjacent Countries at the Close of the Seventeenth Century as described by Joseph Pitts [c.1685], William Daniel [1700], and Charles Jacques Poncet [1698 - 1700], London, Hakluyt, 1949.
- Fryer, Dr. John, A New Account of East India and Persia, London, Hakluyt, 1909 - 15, 3 vols.
- Fullerton, John, «Common place Book», MS, English, c. 1727 [Bell Library, 1727 f Fu] Includes Memorandum of 1727, and Daily Journal, Jiddah, Tuesday July 23, 1728.
- Galland, Julien Claude, Recueil des rits et ceremonies du pelerinage de la Mecque; auquel on a joint divers ecrits relatifs a la religion, aux sciences & aux moeurs des Turcs, Amsterdam, 1754.
- Gavetas da Torre do Tombo, Lisbon, 1960 - 75, 12 vols.
- Grose, John Henry, A Voyage to the East Indies... to which is added A Journey from Aleppo to Busserah, over the Desert, by Mr. Charmichael [1st French ed, 1758,1st English ed 1766, 2nd Eng ed 1772, which adds Charmichael] 2nd ed., 2 vols, London, 1772. [Charmichael is in vol. I, Appendix, pp. 1 - 53.]
- Guerreiro, Femao, Relacao Annual das coisas que fizeram os Padres da Companhia de

Jesus nas suss Missoes, ed. Artur Viegas, Coimbra, 193031, Lisbon, 1942, 3 vols.

- Hakluyt, Richard, The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation, Glasgow, 1903 - 5,12 vols.
- Hamilton, Alexander, A New Account of the East Indies, ed. W. Foster, London, 1930, 2 vols.
- Harff, Arnold von, The Pilgrimage of Arnold von Harff, Knight... in the Years 1496 - 99, ed. and trans. Malcolm Letts, London, Hakluyt, 1946.
- Irwin, Eyies, A Series of Adventures in the Course of a Voyage up the Red Sea... in the Year MDCCLXXVII, London, 1780.
- Jourdain, John, The Journal of John Jourdain, 1608 - 17, ed. William Foster, London, Hakluyt, 1935.
- La Roque, Jean de [1661 - 1745], Voyage de I'Arabie Heureuse par L'Ocean Oriental, et La Detroit de la Mer Rouge. Fait par les Francois pour la premiere fois, dans les annees 1708, 1709 & 1710 ... Paris, 1716.
- Linhares, Conde de, Diario do 3rd Conde de Linhares, Vice - Rei da India, Lisbon, 1937 - 43, 2 vols.
- «Livro da Consulta», Historical Archives of Goa, no. 1043, 1618 - 21. «Livro das Feitorias», Historical Archives of Goa, no. 2316,1667 - 84. Livro do Pai dos Cristaos, ed. Jose Wield, Lisbon, 1969.
- Lobo, Jeronimo, The Itinerary of Jeronimo Lobo, trans. Donald M. Lockhart, London, Halduyt, 1984.
- Lockyer, Charles, An Account of the trade in India, containing the rules of good government in trade, price courants, and tables... London,1711. Luillier - Lagaudiers, Nouveau voyage aux grandes Indes, avec une introduction pour Ie commerce des Indes Orientates, et la description de plusieurs isles, villes, & rivieres, I'histoire des plantes & des animaus qu'on y trouve; avec un traite des mal - adies particulieres aux pays orientaux, et dans la Route, et de leurs remedes par Mr. D.L.F., Docteur en Medecine, qui a voyage et sejourne dans les principales Villes des Indes Orientales, [pp. 199 - 236], Rotterdam, 1726.
- Manucci, Niccolao, Storia do Mogor, trans. W. Irvine, London, 1905 - 7, 4 vols.
- Mocquet, Jean, Voyages en Afrique, Asie, Indes Orientales et Occidentales, Rouen, 1630.
- Modave, Comte de, Voyage en Inde du Comte de Modave, 1773 - 1776, ed. Jean Deloche, Paris, 1971.
- Navarrete, Friar Domingo, The Travels and Controversies of Friar Domingo Navarrete 1618 - 1686, ed. J.S. Cummins, Cambridge, Hakluyt, 1962, 2 vols.

- Niebuhr, Carsten, Travels through Arabia and other Countries in the East, trans. Robert Heron, 2 vols, Edinburgh, 1792.
- Ogilby, John [1600 - 1676], Asia, the first part. Being an accurate description of Persia, and the several provinces there of. The vast empire of the Great Mogol, and other parts of India . . . , [collected and translated from most authentic authors], London, 1673.
- Olearius, Adam [d. 1671], The Voyages & travels of the ambassadors sent by Frederick duke of Holstein to the great Duke of Muscovy, and the King of Persia. Began in the year MDCXXXI - II and finish'd in MDCXXXIX..., trans. John Davies, London, 1662.
- Ovington, John, A Voyage to Surat in the Year 1689, ed. H.G. Rawlinson, London, 1929.
- Penrose, Boies, ed., The Travels of Captain Robert Coverts, Philadelphia, 1931.
- Pinto, Femao Mendes, The Travels of Mendes Pinto, ed. and trans. Rebecca D. Catz, Chicago, 1989.
- Pinto, Femao Mendes, The Voyages and Adventures of Ferdinand Mendez Pinto, the Portuguese, ed. A. Vambery, London, 1891.
- Pires, Tome, The Suma Oriental of Tome Pires, ed. A. Cortesao, London, Hakluyt, 1944, 2 vols.
- Purchas, Samuel, Purchas, His Pilgrimes, L'asgow, Hakluyt, 1905 - 17, 20 vols.
- Recueil des voyages qui ont servi a l'etablissement et aux progrez de la Compagnie des Indes Orientates formee dans les Provinces - Unies des Pais - Bas, Rouen, 1725.
- Ribeiro, Luciano, «Un Geografia Quinhentista», Studio, no. 7,1961.
- Roger, F. Eugene, La Terre Sainte ou Description topographique tres particuliere des saincts lieux & de la terre de promission . , Paris, 1646.
- Rooke, Henry, Travels to the Coast of Arabia Felix and from thence by the Red - Sea and Egypt to Europe, London, 1783.
- Sanceau, Elaine, «Uma Narrativa da Expedicao Portuguesa de 1541 ao Mar Roxo», Studio, EC, 1962, pp. 199 - 234 [letter of D. Manuel de Lima to King, Goa, 18 Nov 1541].
- Sanson, Nicolas [1600 - 1667J, L'Asie en plusieurs cartes nouvelles, et exactes; en divers traittes de geographic, et d'histoire . . . Paris, 1652. Santos, Joao dos, Ethiopia Oriental, Lisbon, 1891, 2 vols.
- Sao Bernardino, Frei Gaspar de, Itinerario da India por Terra ate este Reino de Portugal... , Lisbon, 1611.
- Sherley, SirAthony, Relation of Travels into Persia [London, 1613J, Amsterdam, 1974.

- Tavernier, J. - B., Travels in India, ed. V. Ball and W. Crooke, New Delhi, 1977, 2 vols.
- Varthema, Ludovico di, The Itinerary of Ludovico di Varthema of Bologna from 1502 - 1508, ed. Sir Richard Camac Temple, London, 1928.
- Wright, Thomas, ed., Early Travels in Palestine, comprising the narratives of Arculf, Willibald, Bernard, Saewulf, Sigurd, Benjamin of Tudela, Sir John Mandeville, de la Brocquiere, and Maundrell, London, 1848.

MODERN ACCOUNTS OF THE HAJJ

- Ali, M.R., My Umra l970, Dacca, n.d.
- Amin, Mohamed, Pilgrimage to Mecca, London, 1978.
- Ankawi, Abdullah, «The Pilgrimage to Mecca in Mamluk Times», Arabian Studies, I, 1974, pp. 146 - 70.
- Badr - iAlam, Syed Muhammad, How to Perform Hajj, Lahore, 1971. Begam, Sultan Jahan, nawab ofBhopal [1858 - 1930], The Story of a Pilgrimage to Hijaz [1903 - 4J, Calcutta, 1909.
- Birks, J.S., Across the Savannas to Mecca: the overland pilgrimage route from West Africa, London, 1978.
- Birks, J.S., «Overland Pilgrimage from West Africa to Mecca: Anachronism or Fashion» Geography, vol. LXII, 1977, pp. 215 - 7. Birks, J.S., «The Meccan Pilgrimage by West African Pastoral Nomads», Journal of Modern African Studies, vol. XV, 1977, pp. 47 - 58.
- Burkhardt, J.L., Travels in Arabia, London, 1829.
- Burton, Richard, Personal Narrative of a Pilgrimage to al - Madinah and Meccah, London, 1898, 2 vols.
- Din, Abdul Kadir Haji, «Economic implications of Moslem Pilgrimage from Malaysia», Contemporary South East Asia, IV, 1, June, 1982, pp.58 - 75. Doughty, C.M., Travels in Arabia Deserta, London, 1926, 1 vol ed.
- Eickelman, Dale F., and James Piscatori, eds., Muslim Travellers: Pilgrim age, Migration and the Religious Imagination, London, 1990. Encyclopedia of Islam, Leiden, 1st ed., 1934, s.v. 'umra; 2nd. ed., 1960, s.v. hadjdj.
- Faroqhi, Suraiya, Herrscher uber Mekka: Die Geschichte der Pilgerfahrt, Munich, 1990.
- Gaudefroy - Demombynes, Maurice, Le pelerinage a la Mekke: Etude d'histoire religieuse, Paris, 1923.
- Guellouz, Ezzedine, Pilgrimage to Mecca, London, 1980.

- Hajj Studies, ed. Ziauddin Sardar and M.A. Zaki Badawi, 1978 - . Hurgronje, C. Snouck, Mekka in the Latter Part of the Nineteenth Century, Leiden, 1931.
- Husain, S.A., A Guide to Hajj, Lahore, 1972.
- Jomier, Jacques, Le Mahmal et la caravane Egyptienne des pelerins de la Mecque (XIII - XX siecles), Cairo, 1953.
- Jung, Nawab Sir Nizamat, «At the Hajj», Islamic Culture, VII, 2, 1933, p. 195.
- Jung, Nawab Sir Nizamat, «In the Kaaba», Islamic Culture, VII, 3, 1933. p.379.
- Jung, Nawab Sir Nizamat, «Round Mecca», Islamic Culture, VIII, 2, 1934. p. 178.
- Kamal, Ahmad, The Sacred Journey: being pilgrimage to Makkah, New York, 1961.
- Keane, T.E, Six Months in Meccah, London, 1881.
- Khalifa, Saida Miller, The Fifth Pillar: The Story of a Pilgrimage to Mecca and Medina, Hicksville, N.Y., 1977.
- Khan, Muhammad Zafrulla, Pilgrimage to the House of Allah, London, 1968.
- King, Russel, «The Pilgrimage to Mecca: Some Geographical and Historical Aspects», Erdkunde, 26, 1972, pp. 61 - 73.
- Levi Delia Vida, G., «A Portuguese Pilgrim to Mecca in the Sixteenth Century», Muslim World, XXXII, 1942, pp. 283 - 97.
- Long, David E., The Hajj Today: A survey of the contemporary Makkah pilgrimage, Albany, N.Y., 1979.
- Majid, Haji Abdul, «A Malay's Pilgrimage to Mecca», Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society, vol. IV, 1926, pp. 1270 - 87. Makky, G.A.W., Mecca: the Pilgrimage City: A Study of Pilgrim Accom modation, London, 1978.
- Martin, Richard C., «Muslim pilgrimage», in The Encyclopedia of Religion, ed. Mircea Eliade, vol. XI, New York, 1987, pp. 338 - 46.
- Matheson, Virginia, and A.C. Milner, Perceptions of the Hajj. Five Malay Texts, Singapore, 1984.
- McDonnell, Mary Byrne, «Patterns of Muslim pilgrimage from Malaysia, 1885 - 1985», in Dale F. Eickelman and James Piscatori, eds., Muslim Travellers: Pilgrimage, Migration and the Religious Imagination, London, 1990, pp. 111 - 30.
- McDonnell, Mary Byrne, The Conduct of the Hajj from Malaysia and its Socio - Economic Impact on Malay Society: A Descriptive and Analytical Study, 1860 - 1981». Columbia University unpub - lished Ph.D. dissertation, 1986. [DAI XLVII, no. 7, Jan. 1987, p. 12701 A]
- Metcalf, Barbara D., «The pilgrimage remembered: South Asian accounts of the hajj», in Dale F. Eickelman and James Piscatori, eds., Muslim Travellers: Pilgrimage, Migration and the Religious Imagination, London, 1990, pp. 85 - 107.

- Meulen, D. van der, 'The Mecca Pilgrimage and its importance to the Netherlands East Indies», Muslim World, XXXI, 1941, pp. 48 - 60.
- Netton, lan Richard, ed.. Golden Roads: Migration, Pilgrimage and Travel in Medieval and Modern Islam, London, 1993.
- Pakistan Central Hajj Organization, Hajj Statistics, December 1974, Islamabad, 1975.
- Pickens, C.L., «The Mecca Pilgrimage», Muslim World, XXIV, 1934, pp. 229 - 35.
- Rahim, J.A., Report of the Special Hajj Inquiry, [Indian Government report c. 1940J.
- Report of the Haj Inquiry Committee, Calcutta, 1930.
- Roff, William R., «Pilgrimage and the History of Religions: Theoretical Approaches to the Hay», in Richard C. Martin, ed., Approaches to Islam in Religious Studies, Tucson, 1985, pp. 178 - 86.
- Roff, William R., «Sanitation and Security: The Imperial Powers and the Nineteenth Century Hajj», Arabian Studies, VI, 1982, pp. 143 - 60.
- Roff, William R., «The Meccan Pilgrimage: Its Meaning for Southeast Asian Islam», in R. Israeli and A.H. Johns, eds., Islam in Asia, vol. II, Southeast and East Asia, Boulder, 1984, pp. 238 - 45.
- Rowley, G., and S.A.S. El - Hamdan, «The Pilgrimage to Mecca: an exploratory and predictive model», Environment and Planning A, 1978, X, pp. 1053 - 71.
- Rowley, Gwyn, and Soleiman A. El - Hamdan, «Once a Year in Mecca», Geographical Magazine, vol. 49,1977, pp. 753 - 9.
- Putter, Eldon, The Holy Cities of Arabia, London, 1928,2 vols.
- Sardar, Ziauddin, «The Future of Hay: Some Basic Considerations», Islamic Culture, vol. LVIII, no. 4, Oct. 1984, pp. 307 - 26.
- Shair, I.M., and P.P. Karan, «Geography of the Islamic Pilgrimage», GeoJournal, III, 6,1979, pp. 599 - 608.
- Siraj ad - din, Abu Bakr, «Pilgrimage to Mecca», Studies in Comparative Religion, I, 1967, pp. 171 - 81.
- Spiro, S. Bey, The Moslem Pilgrimage, Alexandria, 1932.
- Stegar, Winifred, Always Bells, Sydney, 1969.
- Tapper, Nancy, «Ziyaret: gender, movement, and exchange in a Turkish community», in Dale F. Eickelman and James Piscatori, eds., Muslim Travellers: Pilgrimage, Migration and the Religious Imagination, London, 1990, pp. 236 - 55.
- Vredenbregt, Jacob, «The Hajj, some of its Features and Functions in Indonesia», Bijdragen tot de Taal - Land - en Volkenkunde, vol. 118,1962, pp. 91 - 154.
- Zafar, S.M., Haj: A Journey in Obedience, Lahore, 1978.

OTHER PILGRIMAGE LITERATURE

- Barber, Richard, Pilgrimages, Wood bridge, 1991.
- Bhardwaj, Surinder Mohan, Hindu Places of Pilgrimage in India (A Study in Cultural Geography,), Berkeley, 1973.
- Bhardwaj, Surinder Mohan, «Non - Hajy Pilgrimage in Islam: a Neglected Dimension of Religious Circulation», typescript, 1989.
- Cassels, Nancy Gardner, Religion and Pilgrim Tax under the Company Raj, New Delhi, 1988.
- Davies, Horton, and Marie - Helene Davies, Holy Days and Holidays: The Medieval Pilgrimage to Compostela, Bucknell, 1982.
- Eck, Diana L., Banaras: City of Light, New York, 1982.
- El Moudden, Abderrahmane, «The ambivalence of rihia: community integration and self - definition in Moroccan travel accounts, 1300 - 1800», in Dale F. Eickelman and James Piscatori, eds., Muslim Travellers: Pilgrimage, Migration and the Religious magination, London, 1990, pp. 69 - 84.
- The Encyclopedia of Religion, ed. Mircea Eliade, vol. XI, New York,1987, s.v. «pilgrimage», pp. 327 - 54.
- Foard, James, «The Boundaries of Compassion: Buddhism and National Tradition in Japanese Pilgrimage», Journal of Asian Studies, XLI, 1982, pp. 231 - 51.
- Gold, Ann Grodzins, Fruitful Journeys: The Ways of Rajasthani Pilgrims, Berkeley, 1989.
- Grabum, Nelson H.H., «Tourism: The Sacred Journey», in V. Smith, ed., Hosts and Guests: The Anthropology of Tourism, Philadelphia, 1977, pp. 17 - 31.
- Heath, Sidney, Pilgrim Life in the Middle Ages, London, 1971 [reprint of 1911 edition].
- Howard, Donald R., Writers and Pilgrims: Medieval Pilgrimage Narratives and their Posterity, Berkeley, 1980.
- Jha, Makhan, ed., Dimensions of Pilgrimage: An Anthropological Appraisal (Based on the Transactions of a World Symposium on Pilgrimage), New Delhi, 1986.
- Karve, Irawati, «On the Road: A Maharashtrian Pilgrimage», Journal of Asian Studies, XXII, 1,1962, pp. 13 - 29.
- Kendall, Alan, Medieval Pilgrims, London, 1970.
- Morinis, E. Alan, ed., Pilgrimage in the Hindu Tradition: A Case Study of West Bengal, Oxford, 1984.
- Les Pelerinages: Egypte Ancienne; Israel; Islam; Perse; Inde; Tibet;Indonesie; Madagascar; Chine; Japan (Sources Orientales, III), Paris, 1960.

- Shackle, C., «The Pilgrimage and the Extension of Sacred Geography in the Poetry of Khwaja Ghulam Farid», in Attar Singh, ed., Socio - Cultural Impact of Islam on India, Chandigarh, 1976.
- Singh, R.L. and Rana P.B. Singh, eds., Trends in the Geography of Pilgrimages: Homage to David E. Sopher, Varanasi, 1987.
- Smith, Valene L., ed., «Pilgrimage and Tourism: the Quest in Guest», Annals of Tourism Research, Special Number, XIX, 1,1992.
- Sopher, David, «Pilgrim Circulation in Gujarat», Geographical Review, vol. LVIII, 1968, pp. 392 - 425
- Stein, Burton, ed., South Indian Temples: An Analytical Reconstruction, New Delhi, 1978.
- Sumption, Jonathon, Pilgrimage: An Image of Mediaeval Religion, London, 1975.
- Toomey, Paul M., «Pilgrimage», in The Encyclopedia of Asian History, New York, 1988,4 vols, III, 256 - 60.
- Turner, Victor, «The Centre out there: Pilgrim's Goal», History of Religions, XII, 3,1973, pp. 191 - 230 also published as «Pilgrimages as Social Processes», in Victor Turner, Dramas, Fields and Metaphors: Symbolic Action in Human Society, Ithaca, 1974, pp. 166 - 230.
- Turner, Victor, and Edith Turner, Image and Pilgrimage in Christian Culture, New York, 1978.

GENERAL WORKS

- Ahmad, Aziz, Studies in Islamic Culture in the Indian Environment, Oxford, 1964.
- Albuquerque, Lufs de, Alguns Aspectos de Ameaca Turca sobre a India pormeados do seculo XVI, Coimbra, 1977 [sep from Biblos, LIII, 1977].
- Al - Maamiry, Ahmed Hamoud, Omani - Portuguese History, New Delhi, 1982.
- Anderson, Benedict, Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism, London, 1983.
- Ashtor, Eliyah, A Social and Economic History of the Near East in the Middle Ages, London, 1976.
- Aubin, Jean, «Un voyage de Goa a Ormuz en 1520», Modern Asian Studies, XXII, 3,1988, pp. 417 - 32.
- Bacque - Grammont, Jean - Louis, and Anne Kroell, Mamlouks, Ottomans et Portugais en Mer Rouge: L'Affaire de Djedda en 1517, Cairo, 1988.
- Barbir, Karl K., Ottoman Rule in Damascus, 1708 - 1758, Princeton, 1980.
- Beckingham, C.F., Between Islam and Christendom. Travellers, Facts and Legends in the Middle Ages and the Renaissance, London, 1983.

- Beckingham, C.F., «Some Early Travels in Arabia», Journal of the Royal Asiatic Society, 1949, pp. 155 - 76.
- Beckingham, C.F., and R.B. Serjeant, «A Journey by Two Jesuits from Dhufar to San'a in 1590», Geographical Journal, 1950, CXV, pp. 194 - 207.
- Benda, Harry J., The Crescent and the Rising Sun: Indonesian Islam under the Japanese Occupation, 1942 - 5, The Hague, 1958.
- Berg, C.C., «The Islamization of Java», Studia Islamica, TV, 1955, pp. 11142.
- Bouchon, Genevieve, «Le premier voyage de Lopo Scares en Inde (1504 - 1505)», Mare Luso - Indicum, III, 1976, pp. 57 - 84.
- Bouchon, Genevieve, 'Regent of the Sea.' Cannanore's Response to Portuguese Expansion, 1507 - 1528, (French Studies in South Asian Culture and Society II), Delhi, 1988.
- Brackenridge, Hugh, and Philip Freneau, Father Bombo's Pilgrimage to Mecca, 1770, ed. Michael D. Bell, Princeton, 1975.
- Braudel, Fernand, Civilization and Capitalism, 15th to 18th centuries, London, 1981 - 84, 3 vols.
- Braudel, Femand, The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II, London, 1972, 2 vols.Brown, Peter, The Cult of the Saints, Chicago, 1981.Cambridge History of India, vol. IV, The Mughul Period, Delhi, 1963.
- Cambridge History of Iran, vol. VI, The Timurid and Safavid Periods, ed. Peter Jackson and Laurence Lockhart, Cambridge,1986.
- Catao, Francisco Xavier Gomes, «Subsidies para a histdria de Chorao», Studio, 15, 1965, pp. 17 - 121; 17, 1966, pp. 117 - 250.
- Chandra, Satish, ed., The Indian Ocean: Explorations in History, Commerce and Politics, New Delhi, 1987.
- Chaudhuri, K.N., Asia before Europe: Economy and Civilisation of the Indian Ocean from the Rise of Islam to 1750, Cambridge, 1990.
- Chaudhuri, K.N., Trade and Civilization in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750, Cambridge, 1985.
- Chaudhuri, K.N., The Trading World of Asia and the English East India Company, 1660 - 1760, Cambridge, 1978.
- A Comprehensive History of India, vol. V, The Delhi Sultanat, Delhi, 1970. Costa, Jose Pereira da, Socotora e o domtnio Portugues no oriente, Coimbra, 1973.
- Cragg, Kenneth, The House of Islam, Belmont, Cal., 1969.
- Crone, Patricia, Meccan Trade and the Rise of Islam, Princeton, 1986.

- Curtin, Philip, Cross - Cultural Trade in World History, Cambridge, 1984.
- Dames, M. Longworth, «The Portuguese and the Turks in the Indian Ocean in the sixteenth century», Journal of the Royal Asiatic Society, 1921, pp. 1 - 28.
- Daniel, Norman, Islam and the West the making of an image, Edinburgh, 1960.
- Das Gupta, «Gujarati Merchants and the Red Sea Trade, 1700 - 1725», in Kling and Pearson, eds., The Age of Partnership., pp. 123 - 58.
- Das Gupta, Ashin, Indian Merchants and the Decline of Surat, c.1700 - 1750, Wiesbaden, 1979.
- Das Gupta, Ashin, «Indian Merchants and the Trade in the Indian Ocean», Cambridge Economic History of India, vol. I, Cambridge, 1982, pp. 407 - 33
- Das Gupta, Ashin, «Indian Merchants and the Western Indian Ocean: The Early Seventeenth Century», Modern Asian Studies, XIX, 3, 1985, pp. 481 - 99.
- Das Gupta, Ashin, «The Maritime Merchant and Indian History» South Asia, n.s. VII, 1, 1984, pp. 27 - 33.
- Das Gupta, Ashin, «A Note on the Shipowning Merchants of Surat, c. 1700», in Denys Lombard and JeanAubin, eds, Marchands et hommes d'affairs asiatiques dans l'Ocean Indien et la Mer de Chine 13& - 206 siecles, Paris, 1988, pp. 109 - 16.
- Das Gupta, Ashin, and M.N. Pearson, eds., India and the Indian Ocean, 1500 - 1800, Calcutta, 1987.
- De Gaury, Gerald, Rulers of Mecca, London, 1951.
- Diffie, Bailey W. and George D. Winius, Foundations of the Portuguese Empire, 1415 - 1580, Minneapolis, 1977.
- Drewes, G.W.J., «New Light on the Coming of Islam to Indonesia?» Bijdragen Tot de Taal; Land - , en Volkenkunde van Nederlandsch - Inde, vol. 124, 1968, pp. 433 - 59.
- D'Souza, B .G., Goan Society in Transition, Bombay, 1975.
- Eaton, Richard M., «Approaches to the Study of Conversion to Islam in India», in Richard C. Martin, ed., Approaches to Islam in Religious Studies, Tucson, 1985, pp. 106 - 23.
- Eaton, P.M., «Conversion to Christianity among the Nagas, 1876 - 1971», Indian Economic and Social History Review, XXI, no. 1, Jan - March 1984.
- Eaton, R.M., The Rise of Islam and the Bengal Frontier, 1204 - 1760, Berkeley, 1993.
- Eaton, R.M., Sufis ofBijapur, 1300 - 1700, Princeton, 1978.
- Esposito, John L., ed., Islam in Asia: Religion, Politics and Society, New York, 1987.
- Farooqi, Nairn R., «Moguls, Ottomans, and Pilgrims: Protecting the Routes to Mecca in the Sixteenth and Seventeenth Century», International History Review, X, 2, May, 1988, pp. 198 - 220.

- Farooqi, Naimur Rehman, Mughal - Ottoman Relations (A Study of Political and Diplomatic Relations between Mughal India and the Ottoman Empire, 1556 - 1748), Delhi, 1989.
- Fok, K.C., «EarlyMing Images of the Portuguese», in R. Ptak, ed., Portuguese Asia, pp. 143 - 55.
- Gaborieau, Marc, ed., Islam et societe en asie du sud, Paris, 1986.
- Gellens, Sam I., «The search for knowledge in medieval Muslim societies: a comparative approach», in Dale F. Eickelman and James Piscatori, eds., Muslim Travellers: Pilgrimage, Migration and the Religious Imagination, London, 1990, pp. 50 - 65.
- Gascoigne, B amber, The Great Moghuls, London, 1971.
- Geertz, Clifford R., Islam Observed, Religious Development in Morocco and Indonesia, Chicago, 1968.
- Gibb, H.A.R., and Harold Bowen, Islamic Society and the West, vol. I, 2 parts, Oxford, 1950 - 7.
- Godinho, Vitorino Magalhaes, Os descobrimentos e a economia mundial, 2nd. ed., Lisbon, 1981 - 83,4 vols.
- Godinho, Vitorino Magalhaes, Les finances de l'etat portugais des Indes Orientales, 1517 - 1635, Paris, 1982.
- Godinho, Vitorino Magalhaes, Mito e mercadoria, Utopia e prdtica de navegar, seculos XIII - XVIII, Lisbon, 1990.
- Goitein, S.D., A Mediterranean Society, Berkeley, 1967 - 78,3 vols. Goitein, S..D., Studies in Islamic History and Institutions, Leiden, 1966. Gokhale, B.G., Surat in the Seventeenth Century, London, 1979.
- Gomes da Costa, Marechal, Descobrimentos e Conquistas, Lisbon,1927 - 30, 3 vols.
- Grunebaum, G.E. von, Muhammadan Festivals, London, 1976.
- Guilmartin, John Francis, Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century, Cambridge, 1974.
- Hall, K.R., «The Coming of Islam to the Archipelago: A Reassessment», in Karl L. Hutterer, ed., Economic Change and Social Interaction in Southeast Asia, Ann Arbor, 1977, pp. 213 - 31.
- Hardy, Peter, Historians of Medieval India, London, 1966.
- Hardy, P., «Modern European and Muslim Explanations of Conversions to Islam in South Asia: A Preliminary Survey of the Literature», in Nehemia Levtzion, ed., Conversion to Islam, New York, 1979, pp. 68 - 99. Hardy, Peter, The Muslims of British India, Cambridge, 1972.

- Hess, Andrew C., «Piri Reis and the Ottoman Response to the Voyages of Discovery», Terras Incognitas, VI, 1974, pp. 19 - 37.
- Hodgson, Marshall G.S., The 'Venture of Islam, Chicago, 1974,3 vols. Holden, David, and Richard Johns, The House of Saud, London, 1981. Horton, Robin, «African Conversion», Africa, XLI, no. 2, April 1971, pp. 85 - 108.
- Horton, Robin, «On the Rationality of Conversion», Africa, XLV, no. 3, 1975, pp. 219 - 35, no. 4,1975, pp. 373 - 99.
- Inalcik, Halil, The Ottoman Empire: The Classical Age, 1300 - 1600, London,1973.
- Islam, Riazul, Indo - Persian Relations. A Study of the Political and Diplomatic Relations between the Mughul Empire and Iran, Teheran, 1970.
- Islam in Asia, vol. I, South Asia, ed. Yohanan Friedmann; vol. II, Southeast and East Asia, ed. Raphael Israeli and Anthony H. Johns, Boulder, 1984.
- Johns, A.H., «Friends in Grace: Ibrahim al - Kurani and 'Abd al - RaufalSingkeli», in S. Udin, ed., Spectrum: Essays Presented to Sutan Takdir Alisjahbana on his Seventieth Birthday, Jakarta, 1978,pp.469 - 85.
- Johns, A.H., «From Coastal Settlement to Islamic School and City: Islamization in Sumatra, the Malay Peninsula and Java», Hamdard Islamicus, TV, 1981, pp. 3 - 28.
- Johns, A.H., The Gift Addressed to the Spirit of the Prophet, Canberra, 1964. Johns, A.H., «Sufism as a Category in Indonesian Literature and History», Journal of Southeast Asian History, II, 1961, pp. 10 - 23.
- Jones, Russell, «Ten Conversion Myths from Indonesia», in Nehemia Levtzion, ed.. Conversion to Islam, New York, 1979, pp. 129 - 58.
- Kammerer, Albert, La Mer Rouge, l'Abyssinie et l'Arabie aux XVIe et XVIIe siecles et La Cartographic des Portulans du Monde oriental (Memoires de la Societe Royale de Geographic d'Egypte, tome XVII), 3 vols, Cairo, 1947 - 52. [First part: Abyssins et Portugais devant Islam; Second part: Les Jesuites Portugais et l'Ephemere triomphe du Catholicisme en Abyssinie (1603 - 32); Third part: La Cartographic du Monde Oriental, Mer Rouge, Ocean Indien et Extreme - Orient jusqu'au XVIIIe siecle. Cartographes Portugais et Francais].
- Kammerer, Albert, La Mer Rouge, l'Abyssinie et l'Arabie depuis L'Antiquite. Essai d'historique (Memoires de la Societe royale de Geographic d'Egypte, tomes XV - XVI), 2 vols in 5 parts, Cairo, 1929 - 35. [Tome I, Les pays de la Mer Erythree jusqu'a la fin du MoyenAge; Tome II, Les Guerres du poivre. Les Portugais dans l'ocean indien et la Mer Rouge au XVIe siecle. Histoire de la cartographie Orientale.]
- Kathirithamby - Wells, J., «The Islamic City: Melaka to Jogjakarta, c. 15001800», Modern Asian Studies, XX, 2,1986, pp. 333 - 51.

- Khan, I.A. The Political Biography of a Mughal Noble, New Delhi, 1973.
- Khan, Dr. M.A. Muid, «Indo - Portuguese Struggle for Maritime Supremacy (As gleaned from an Unpublished Arabic Urjuza: Fathul Mubiyn)», in P.M. Joshi and M.A. Nayeem, eds., Studies in the Foreign Relations of India (From Earliest Times to 1947) Prof. H.K. Sherwani Felicitation Volume, Hyderabad, 1975, pp. 165 - 83.
- Kissling, H.J., et al., The Muslim World: A Historical Survey, Part III, The Last Great Muslim Empires, Leiden, 1969.
- Kling, Blair B., and M.N. Pearson, eds., The Age of Partnership: Europeans in Asia before Dominion, Honolulu, 1979.
- Kumar, Ann L., «Islam, the Chinese, and Indonesian Historiography - A Review Article», Journal of Asian Studies, XLVI, 3,1987, pp.603 - 16. Lacey, Robert, The Kingdom, London, 1981.
- Lach, Donald F.,Asia in the Making of Europe, vol. I, «The Century of Discovery», Chicago, 1965.
- Launay, Robert, «Pedigrees and paradigms: scholarly credentials among the Dyula of the northern Ivory Coast», in Dale F. Eickelman and James Piscatori, eds., Muslim Travellers: Pilgrimage, Migration and the Religious Imagination, London, 1990 ,pp.175 - 99.
- Lombard, Denys and Jean Aubin, eds, Marchands et hommes d'af - fairs asiatiques dans I'Ocean Indien et la Mer de Chine 13e - 20e siecles, Paris, 1988.
- Lane, F.C., Venice and History, Baltimore, 1966.
- Lapidus, Ira M., A History of Islamic Societies, Cambridge, 1988. Lapidus, Ira, ed., Middle Eastern Cities, Berkeley, 1969.
- Lapidus, Ira, Muslim Cities in the Later Middle Ages, Cambridge, MA, 1967.
- Lesourd, M., «Notes sur les Nawakid, Navigateurs de la Mer Rouge», Bolletin de l'institute Francois d'Afrique Noire, Serie B, Dakar, vol. XX, 1960, pp. 346 - 355.
- Lesure, Michel, «Un document Ottoman de 1525 sur l'Inde portugaise et les pays de la Mer Rouge», Mare Luso - Indicum, III, 1976,pp.137 - 60.
- Lewis, Bernard, ed., Islam: From the Prophet Muhammad to the Capture of Constantinople, New York, 1974,2 vols.
- Maghrebi, Ghulam Muhammad Nizamuddin, «The Ottoman - Gujrat Relations (1517 - 1556)», in P.M. Joshi and M.A. Nayeem, eds., Studies in the Foreign Relations of India (From Earliest Times to 1947) Prof. H.K. Sherwani Felicitation Volume, Hyderabad, 1975, pp. 184 - 93.
- Majul, C.A., «Theories on the Introduction and Expansion of Islam in Malaysia», Sulliman Journal, XI, 1964, pp. 335 - 98.

- Majumdar, R.C., History and Culture of the Indian People; the Mughul Empire, Bombay, 1974.
- Martin, Richard D., Islam and the History of Religions, Berkeley, 1983. Mathew, K.S., «Indian Merchants and the Portuguese Trade on the Malabar Coast during the sixteenth century», Teotonio de Souza, ed., Indo Portuguese History: Old Issues, New Questions, New Delhi, 1985, pp. 1 - 12.
- Mathew, K.S., Portuguese and the Sultanate of Gujarat, Delhi, 1986. McPherson, Kenneth, The Indian Ocean: A History of the People and the Sea, Delhi, 1993
- McPherson, Kenneth, «Maritime Passenger Traffic in the Indian Ocean Region before the Nineteenth Century», The Great Circle, X, 1, April 1988, pp. 49 - 61.
- Misra, Rekha, Women in Mughal India, Delhi, 1967.
- Misra, S.C., Muslim Communities in Gujarat, London, 1964.
- Moreland, W.H., India at the Death ofAkbar: An Economic Study, Delhi, 1974.
- Moreland, W.H., ed., Relations of Golconda in the Early Seventeenth Century, London, Hakluyt, 1931.
- Moreland, W.H., «The Ships of the Arabian Sea about A.D. 1500», Journal of the Royal Asiatic Society, 1939, pp. 63 - 74,173 - 92.
- Mortimer, Edward, Faith and Power: the Politics of Islam, New York, 1982. Mouvements de populations dans I'ocean Indien, Paris, 1979.
- Mughul, Muhammad Yakub, «The Expedition of Suleyman Pasha AlKhadim to India (1538)», Journal of the Regional Cultural Institute, Tehran, II, 1969, 146 - 51.
- Mujeeb, Muhammad, The Indian Muslims, London, 1967.
- Nadvi, Syed Sulaiman, The Arab Navigation, trans from Urdu by Syed Sabahuddin Abdur Rahman, Lahore, 1966.
- Naik, C.R., «Abdu - r - Rahim, Khan - i - Khanan», MA thesis, University of Bombay, n.d.
- Nizami, Khaliq Ahmad, Some Aspects of Religion and Politics in India during the 13th Century, Bombay, 1961.
- Ozbaran, Salih, «The Ottoman Turks and the Portuguese in the Persian Gulf, 1534 - 1581», Journal of Asian History, VI, 1,1972, pp. 45 - 87.
- Ozbaran, Salih, «The Ottomans in confrontation with the Portuguese in the Red Sea after the conquest of Egypt in 1517», Studies on Turkish - Arab Relations, Annual, 1986, Istanbul, 1986, pp.207 - 14.
- Ozbaran, Salih, «A Turkish Report on the Red Sea and the Portuguese in the Indian Ocean (1525), Arabian Studies, TV, 1978, pp. 81 - 88.

- Pearson, M.N., Before Colonialism: Theories on Asian - European Relations 1500 - 1750, Delhi, 1988.
- Pearson, M.N., Coastal Western India, Studies from the Portuguese Records, New Delhi, 1981.
- Pearson, M.N., «Conversions in Southeast Asia: Evidence from the Portuguese Records», Portuguese Studies, VI, 1990, pp. 53 - 70.
- Pearson, M.N., Merchants and Rulers in Gujarat: the Response to the Portuguese in the Sixteenth Century, Berkeley and New Delhi, 1976.
- Pearson, M.N., The Portuguese in India, Cambridge, 1987.
- Peters, F.E., Jerusalem and Mecca: The Typology of the Holy city in the Near East (New York University Studies in Near Eastern Civilization, Number XI), New York, 1986.
- Pissurlencar, P.S.S., The Portuguese and the Marathas, trans. PR. Kakodkar, Bombay, 1975.
- Planhol, Xavier de, The World of Islam, Ithaca, 1959.
- Priolkar, A.K., The Goa Inquisition, Bombay, 1961.
- Ptak, Roderich, ed., Portuguese Asia: Aspects of History and Economic History (Sixteenth and Seventeenth Centuries), Stuttgart, 1987.
- Qaisar, A. Jan,. «From Port to Port: Life on Indian Ships in the sixteenth and seventeenth centuries», in Ashin Das Gupta and M.N. Pearson, eds., India and the Indian Ocean, 1500 - 1800, Calcutta, 1987, pp. 331 - 49. Qureshi, I.H., Ulema in Politics, Karachi, 1972.
- Rao, R.P, Portuguese Rule in Goa, Bombay, 1963.
- Raymond, Andre, The Great Arab Cities in the 16th - 18th Centuries: An Introduction, New York, 1984.
- Reid, Anthony, «The Islamization of Southeast Asia», in Muhammad Abu Bakar et al., eds., Historia: Essays in Commemoration of the 25th Anniversary of the Department of History, University of Malaya, Kuala Lumpur, 1984, pp. 13 - 33.
- Reid, Anthony, «Sixteenth Century Turkish Influence in Western Indonesia», Journal of Southeast Asian History, X, 3,1969, pp. 395 - 414. Richards, D.S., ed., Islam and the Trade of Asia, Oxford, 1970.
- Richards, J.F., ed.. Precious Metals in the Late Medieval and Early Modern Worlds, Durham, N.C., 1983.
- Richards, J.M., Goa, New Delhi, 1982.
- Ricklefs, M.C., A History of Modern Indonesia, London, 1981.

- Ricklefs, M.C., «Six Centuries of Islamization in Java», in Nehemia Levtzion, ed.. Conversion to Islam, New York, 1979, pp. 100 - 28.
- Rizvi, S.A.A., A History of Sufism in India, New Delhi, 1978 - 83,2 vols. Rizvi, S.A.A., Muslim Revivalist Movements in Northern India in the Sixteenth and Seventeenth Centuries, Agra, 1965.
- Rizvi, S.A.A., Religious and Intellectual History of the Muslims in Akbar's Reign, New Delhi, 1975.
- Rizvi, S.A.A., Shah 'Abd al - 'Aziz: Puritanism, Sectarianism, Polemics and Jihad, Canberra, 1982.
- Rizvi, S.A.A.,IShah Wali - Allah and his Times: a Study of Eighteenth - Century Islam, Canberra, 1980.
- Robinson, Francis, Atlas of the Islamic World since 1500, New York, 1982. Roff, William R., ed., Islam and the Political Economy of Meaning: Comparative Studies of Muslim Discourse, Berkeley, 1987.
- Roff, William R., «Islamic Institutions in Muslim Southeast Asia and cognate phenomena in the Indian sub - continent», in D. Rothermund, ed., Islam in Southern Asia, pp. 10 - 12.
- Ross, E. Denison, «The Portuguese in India and Arabia between 1507 and 1517», Journal of the Royal Asiatic Society, 1921, pp. 545 - 62.
- Ross, E. Denison, «The Portuguese in India and Arabia, 1517 - 38», Journal of the Royal Asiatic Society, 1922, pp. 1 - 18.
- Rothermund, Dietmar, ed., Islam in Southern Asia: a Survey of Current Research, Wiesbaden, 1975.
- Russell - Wood, A.J.R., «Men under Stress: the social environment of the Carreira da India, 1550 - 1750», II Seminario Internacional de Historia Indo - Portuguesa, Actas, Lisbon, 1985, pp. 19 - 35.
- Russell - Wood, A.J.R., «Seamen Ashore and Afloat: the social environment of the Carreira da India, 1550 - 1750», Mariners' Mirror, LXIV, 1983, pp. 35 - 52.
- Said, Edward, Orientalism, London, 1978.
- Salibi , Kamal, A History of Arabia, Delmar, N.Y., 1980.
- Sarkar, Jadunath, History of Aurangzeb, Calcutta, 1973 - 4,5 vols. Sarkar, Jadunath, Studies in Aurangzib's Reign, 3rd ed., London, 1989.
- Sarkar, J.N., «Indian Merchants Ships and their Skippers in Red Sea Ports 1611», Journal of Indian History, XXVII, 1949, pp. 109 - 119.
- Savory, Roger, Iran under the Safavids, Cambridge, 1980.

- Schimmel, Annemarie, Islam in the Indian Subcontinent, Leiden,1980. Schrieke, B., Indonesian Sociological Studies, The Hague, 1955 - 57,2 vols. Schurhammer, Georg, Francis Xauier: His Life, His Times, vol. II, India, Rome, 1977.
- Serjeant, R.B., The Portuguese off the South Arabian Coast, Oxford,1963. Serjeant, R.B., Studies on Arabian History and Civilization ,London, 1982. Sharma, S.R., The Religious Policies of the Mughal Emperors, 3rd. ed., New York, 1972.
- Shaw, Stanford J., The Financial and Administrative Organization and Development of Ottoman Egypt, 1517 - 1798, Princeton, 1962.
- Shaw, Stanford, History of the Ottoman Empire and Modern Turkey, vol. I, «Empire of the Gazis: the rise and decline of the Ottoman Empire, 12801808», Cambridge, 1976.
- Silva Rego, Antonio da, Historia das missoes do padroado portgues do Oriente, Lisbon, 1949.
- Steenbrink, K.A., «Indian Teachers and their Indonesian Pupils: On Intellectual Relations between India and Indonesia, 1600 - 1800», Itinerario, 1988/ 1, pp. 129 - 41.
- Steensgaard, Niels, The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century: The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade, Chicago, 1974.
- Stripling, G.W.K, The Ottoman Turks and the Arabs 1511 - 1574, Illinois, 1942.
- Subrahmanyam, Sanjay, «Persians, Pilgrims and Portuguese: the Travails of Masulipatnam Shipping in the Western Indian Ocean, 1590 - 1665», Modern Asian Studies, XXII, 3, 1988, pp.503 - 30.
- Sykes, Percy, A History of Persia, vol. II, 3rd ed., London, 1951.
- Terpstra, H., De Opkomst der Westerkwartieren van de Oostlndische Cornpangie (Suiratte, Arable, Perzie), The Hague, 1918.
- Tibbetts, G.R., Arab Navigation in the Indian Ocean before the Coming of the Portuguese, London, 1971.
- Tibbetts, G.R., «Arab Navigation in the Red Sea», Geographical Journal, vol. 127, 1961, pp. 322 - 34.
- Tibbetts, G.R., «Early Muslim Traders in Southeast Asia», Journal of the Malay Branch of the Royal Asiatic Society, 30,1, 1957.
- Tinnizi, S.A.I., Some Aspects of Medieval Gujarat, Delhi, 1968.
- Titus, Murray T, Islam in India and Pakistan: A Religious History of Islam in India and Pakistan, Calcutta, 1959.
- Vuliers, John, «Las Yslas de Esperar en Dios: The Jesuit Mission in Moro, 1546 - 1571», Modern Asian Studies, XXII, 3, 1988, pp. 593 - 606.

- Voll, John, «Muhammad Hayya al - Sindi and Muhammad ibn 'Abd al Wahhab: an analysis of an intellectual group in eighteenth century Madina», Bulletin of the School of Oriental and African Studies, XXXVIII, 1975, pp. 32 - 9.
- Wallerstein, Immanuel, The Modern World - System, 3 vols, New York, 1974 - 89.
- Whiteway, R.S., The Rise of Portuguese Power in India, London, 1899. Winius, George D., The Black Legend of Portuguese India, New Delhi, 1985.
- Wink, Andre, Al - Hind: The Making of the Indo - Islamic World Vol. I, Early Medieval India and the Expansion of Islam, 7th - llth Centuries, Leiden, 1990.
- Wink, Andre, «'Al - Hind,' India and Indonesia in the Islamic World - Economy, 1700 - 1800 A.D.», Itinerario, 1988/1, pp. 33 - 72.
- Wolf, Eric R., Europe and the People without History, Berkeley, 1982. Wolf, Eric R., «The Social Organization of Mecca and the Origin of Islam», Southwestern Journal of Anthropology, VII, 4,1951, pp. 329 - 56.

AIDS, GUIDES ETC

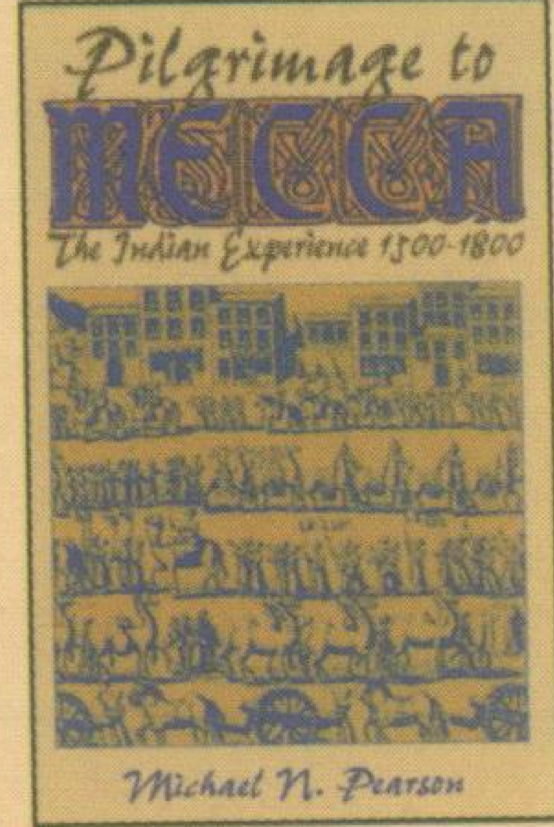
- Arasaratnam,'S., «Recent Trends in the Historiography of the Indian Ocean, Y cl 0 1500 to 1800», Journal of World History, 1,2, Fall 1990,pp.225 - 48. Aubin, Jean, «Un nouveau classique, l'Anonyme du British Museum», Mare Luso - Indicum, III, 1976, pp. 183 - 8.
- Beckingham, C.F., «Hakluyt's Description of the Hajj», Arabian Studies, IV, 1978, pp. 75 - 80.
- Dalgado, S.R., Glossdrio Luso - Asiatico, Cofmbra, 1919 - 21, 2 vols.
- De Silva, Daya, The Portuguese in Asia: An annotated bibliography of studies on Portuguese colonial history in Asia, 1498 - c. 1800, Zug,1987. Encyclopedia of Asian History, ed. Ainslie T. Embree, New York, 1988, 4 vols Encyclopedia of Islam, Leiden, 1960, 2nd. ed.
- Encyclopedia of Religion, ed. Mircea Eliade, New York, 1987, 16 vols. Freeman - Grenville, G.S.R, The Muslim and Christian Calendars, OUP, 1963.
- Geddes, C.L., An Analytical Guide to the Bibliographies on Islam, Muhammad and the Qur'an, Denver, 1973.
- Gorakshkar, Sadashiv, «An Illustrated Anis al - Haj in the Prince of Wales Museum, Bombay», in Robert Skelton, et al, eds, Facets of Indian Art, London, 1986, pp. 158 - 67.
- Gorakshkar, Sadashiv, «Anis al - Haj», in Karl Khandalavala, ed., An Age of Splendour: Islamic Art in India, Bombay, 1983, pp 132 - 5.
- Lima Cruz, M. Augusta, «The 8th Decada of Diogo do Couto's Asia», International Seminar on Indo - Portuguese History III, Goa, 1983, typescript.

- Lima Cruz, M. Augusta, «Decada 8 da Asia de Diogo do Couto - informacao sobre uma versao inedita», Arquipelago, Ponta Delgada, 1984, pp. 159 - 60.
- Lima Cruz, M. Augusta, «Para uma edicao critica da Decada VIII de Diogo do Couto», Arquivos do Centra Cultural Portugues, Paris, 1982, pp. 93114.
- Marshall, D.N., Mughals in India: A Bibliographical Survey,London, 1967.
- Pearson, J.D., Index Islamicus, London, 1958 - .
- Polgar, Laszlo, Bibliographic sur L'histoire de la Compagnie de Jesus 1901 - 1980. II, Les Pays: Amerique Asie Afrique Oceanie, Rome, 1986.
- Richards, J.E, Review of India and the Indian Ocean, 1500 - 1800, and The Indian Ocean in Journal of Asian Studies, XLVIII, 3, Aug. 1989,651 - 3.
- Yule, Henry, and A.C. Bumell, ed William Crooke, Hobson - Jobson: A Glossary..., London, 1903, New Delhi, 1968.

1 ـ فهرس الأعلام

2 ـ فهرس البلدان والأماكن والمواضع

الرحلات المكية



تسجيل رحلة الحج إلى الحرمين الشريفين جهد أدبي وجد اهتماماً عند مفكري الأمة الإسلامية وعلمائها. ينعكس ذلك في عدد ما دوّن من رحلات للحج بكل لغات العالم الإسلامي. ولعل ما عرف بالرحلة الحجازية عند المغاربة ما يؤكد مدى عناية علماء المغرب في تسجيل ما مرَّ بالعديد منهم من مشاهد ثقافية وفكرية وعلمية تعكس ما يقدمه الحج من عناية تعبدية تحمل في طياتها منافع عديدة سمحت وتسمح بتبادل الأفكار والمعلومات، وكذلك تسمح بالتعبير عن المعاني الرمزية والوجدانية التي يمر بها "الحاج" وهو يعيش بين إخوانه حالة الأمة الراهنة من ناحية، وفي الوقت نفسه يجسد معهم ملحمة التوحيد أو رحلة إبراهيم بما فيها من مشاعر مقدسة وفوق ذلك كله يجعله يعيش رحلة شخصية خاصة تحمل دلالات إنسانية لكنها شخصية جداً.

عكست رحلات الحج والتأمل في هذا المنسك العظيم أدباً إسلامياً عرفته العربية والفارسية وكل اللغات التي يستخدمها العالم الإسلامي، لكن الأمر لم يقتصر على ذلك، فلقد كتب العديد من الرحّالة والفضوليين من الغربيين عن مكة والمدينة والحج سعياً منهم لتقديم صورة عن حياة المسلمين في هذه المدن المحرّمه عليهم زيارتها ولقد تُرجم العديد من هذه الرحلات.

وفي هذه السلسلة نقدم للقارئ العربي كتابات بعضها تاريخي علمي يسعى لتقديم جوانب تخص هذه الرحلة الإيمانية الهامة، بل ويقدم بعضها جوانب من تاريخ الحج في سياق ظروف سياسية وثقافية محددة أو تقدم شيئاً من الآثار السياسية والاقتصادية التي أثرت وتؤثر في أداء هذا المنسك العظيم. ولم تخل هذه الدراسات من لقطات "شخصية قيمة" تعكس "رحلة" أو "مغامرة" شخصية في سياق ثقافة إسلامية عالمية.

نأمل من خلال ترجمة هذه الأعمال ("الدراسات" و"التأملات")، أن نكون قد ساهمنا في تزويد القارئ العربي بآفاق جديدة تُمكِّنه من رؤية الحج رؤية مفيدة.



توزيع دار كنوز المعرفة
هاتف: 6510421 - 6514222 • فاكس: 6516593
جدة - الشرفية - شارع الستين - عمارة أبا الخيل